EDITORIAL ABRIL

Nº 30

PARABRISAS

1963
mayo

Revista Mensual de Automovilismo

- ROAD TEST: GORDINI
- PRESENTACION DE LA STUDEBAKER 7 E 7
- HOJA DE RUTA BS. AS.- TERMAS DE RIO HONDO
- PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS

$ 40.-

En Uruguay
$ ur. 5.-

https://argentoteca.blogspot.com

Definición de elegancia en automóviles

Cuando la distinción es requisito indispensable para la decisión, el Rambler Ambassador es el coche que se elige. La sobriedad de su estilo, la original definición de sus líneas, la suntuosidad de su diseño interior, sus finos tapizados, la calidad que respira por los cuatro costados, lo han consagrado en el coche que satisface las mayores exigencias. El Rambler Ambassador armoniza perfectamente con la actividad de los que esperan encontrar en un automóvil el confort y la elegancia que distingue en la vida moderna.

AMBASSADOR 400

Rambler

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Plazos de financiación de hasta 30 meses mediante el PLAN IKA ofrecido por PERMANENTE S. A., como mandataria de IKA

https://argentoteca.blogspot.com

Entre las infinitas ventajas que presenta TELGOPLAST, se cuentan sus firmes y hermosos colores que resisten al sol y mil lavados. TELGOPLAST es inalterable y rechaza las manchas. Sus diseños modernos y su calidad incomparable hacen que baste verlo para quererlo!

Para el tapizado del
Renault Dauphine
se prefirió TELGOPLAST.

HULYTEGO S.A

https://argentoteca.blogspot.com

¡SERVICIO EXTRA!

¡EXTRA PROTECCION en toda marcha!

ESSO EXTRA MOTOR OIL

primer MULTIGRADO®

En marcha normal o forzada actúa como un aceite pesado y no adelgaza. Extraprotege efectivamente contra el recalentamiento, porque mantiene siempre el grado de viscosidad que mejor responde a las variables exigencias del motor ¡y no necesita aditivos! Pídalo en ESSO SERVICENTROS Y AGENCIAS ESSO, donde le brindan **SERVICIO EXTRA** con atención cordial y con todos los productos que su automóvil necesita, para que usted...

¡Viaje contento... viaje con Esso!

Esso

VEA "**EL REPORTER ESSO**" POR CANAL 11, TODOS LOS DIAS, A LAS 23 HS. (DOMINGOS, A LAS 22 HS.)

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

SEGURIDAD

Operativo Ruta 2 - Una contribución de PARABRISAS a la seguridad vial - Tercera y última nota 20/22
Peatones 86/89

ROAD TEST No. 16

Probamos el Renault Gordini 38/44

PRESENTACIONES DE PARABRISAS

Aquí está la Studebaker 7 E 7 ..... 54/60
Descripción y prueba del Ford Taunus 12 M 24/26
Rover, carruaje para caballeros 36/37

DEPORTES

Epitafio para una estrella 94/95
XXI Gran Premio de la Vendimia 98
X Vuelta de Olavarría 99
Un rallye para la historia 100
Calendario deportivo automovilístico, año 1963, para la República Argentina 101
Calendario de los campeonatos mundiales, año 1963 102

ECONOMIA DEL AUTOMOVIL

Panorama de la industria automotriz en 1962 ..... 82/84

TURISMO

Las Termas de Río Hondo - Parabrisas por las rutas del norte, 1ª nota 46/53
Mapa desplegable de la Ruta 9 Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Santiago del Estero-Termas de Río Hondo 70/72

MERCADO DEL AUTOMOVIL

Precios actualizados de los coches usados 73/76

HAGALO USTED MISMO

Chasis y manejo del kart 62/65

NOTAS UTILES

Caza y camping en la región de Cuyo 28/30
Noticiero mundial 78/80
Noticiero argentino 91/92
Informativo de Regularidad 96
Los lectores preguntan 6/19
La sobremesa del secretario técnico 104

30 AÑO IV mayo 1963 este número aparece el 18 de abril

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n), GUILLERMO MARTIRE
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA, JUAN CARLOS PATALANO, ROBERTO REGALADO
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Juan Rogliatti, Mario Laprida, Norberto Alvarez Ojea. FOTOS: Carlos Parera, William Fredes, Francesco Guglielmetti.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A., avenida Leandro N. Alem 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32-6605 y 32-6388. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas, se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

NUESTRA TAPA: Dinarg D-200, un Anscochrome de Carlos Parera.

https://argentoteca.blogspot.com

IN-DE-CO

También fabrica!..

CON LICENCIA FEDERAL - MOGUL

COJINETES
DE BIELA - BANCADA
ARBOL DE LEVAS

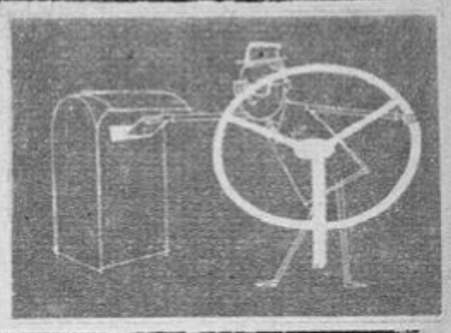
Y BUJES DE TODO TIPO EN

METAL ROSADO SINTERIZADO

CASA MATRIZ: Buenos Aires, Calle Montvideo 431, T. E. 49-0254/55/56
SUCURSAL ROSARIO: Avda. Corrientes 555, T. E. 66285

CORREO PARABRISAS

AV. ALEM 884 CAPITAL FEDERAL



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

CATORCE MILIMETROS

Tengo un sedan Simca '56, que compré de segunda mano. Tiene algunas referencias técnicas en un folleto que, a mi parecer, no es completo y tiene algunos datos equivocados. Referente al motor, dice que tiene válvulas en la culata, y yo he podido comprobar que las tiene en la cabeza, ¿quién está en un error? Además dice que el coche usa bujías de 14 mm.; yo he tratado de regularlos y se me rompieron dos electrodos... ¿Dónde se puede conseguir manual del Simca? ERNESTO O. BAINI, Capital Federal.

"Culata" y "cabeza" son exactamente lo mismo. Ambos tienen, entonces, razón.

En cuanto a las bujías, "14 mm." es el diámetro de la parte roscada de la bujía y no la separación de los electrodos. Por supuesto que se le van a romper si usted intenta ponerlos a una luz tan grande. Ni tampoco hubiera andado el motor aunque se hubiera podido dejar la bujía a esa luz.

No tenemos el dato específico para el Simca, pero usted puede poner las bujías a 0,6 mm. (seis décimas de milímetro), que muy lejos no puede estar.

Aconsejamos que usted se haga asesorar antes de tocar otra parte de su auto.

VARIOS Y SURTIDOS

1) ¿Qué diferencia hay entre transmisión automática, transmisión mecánica y Powerglide?

2) ¿Qué es la dirección motriz?

3) ¿Qué significa el empuje Tapley que figura en los Road Test?

4) Mi Peugeot 403 tiene 15 mil kilómetros recorridos por caminos difíciles; antes no tuvo problemas, ahora a veces tengo autoencendido. No creo que sean las bujías ni el sistema de encendido como dicen al decarlista de Mendoza. Un mecánico nos dijo que debe necesitar una descarbonización debido a las excesivas impurezas de la nafta. ¿Puede ser tan pronto?

5) ¿No creen que el consumo del... testeado no es regular sino malo, comparándolo con el 403, que da 250 kilómetros con 20 litros andando en ruta? La diferencia en HP no funciona en esa proporción...

6) ¿Saben el precio del Cadillac Jacqueline y la Ferrari

7) ¿Cuál es el coche sport Superamérica?
más veloz?

8) Creo que hay un error en el cuadro de características del Valiant. La compresión del Valiant es de 8,3 y figura 18,5...
M. A. F., Lanús, PBA.

1) "Transmisión mecánica" es la convencional, es decir, con embrague, palanca de cambios, y tres o cuatro velocidades. Las transmisiones automáticas, que pueden ser de distinto tipo, suprimen el embrague y efectúan automáticamente el rebaje y el cambio ascendente. "Powerglide" es una marca de transmisión automática.

2) Es un tipo de dirección en el cual las ruedas no se giran directamente con el volante, sino que éste viene a ser una llave que hace funcionar un motorcito (generalmente hidráulico) que en definitiva acciona la dirección. Cuanto más se gira el volante, más recorrido hace el motorcito de la dirección.

https://argentoteca.blogspot.com

Más Allá del Río DAS MORTES

Ocho meses por el territorio infernal de los feroces XAVANTES, desafiando la hostilidad de la jungla del Mato Grosso, las plagas y el clima mortal.

por D. G. Fabré

LEA este apasionante y verídico relato

Suscribiéndose al

"CIRCULO LITERARIO"

Fascinante crónica que documenta la formidable hazaña de un hombre, que realizó la temeraria proeza de convivir con los feroces xavantes y los agresivos xinguanos, en cuyos dominios desaparecieron decenas de expedicionarios, entre ellos el famoso Fawcett.

D. G. Fabré captó escenas que por primera vez trascienden y presenció todo cuanto nos relata, desde la conducta de los nativos en la intimidad de las chozas, hasta sus más crueles y sanguinarias tradiciones, ritos funerarios, horrorosas prácticas guerreras, el proceso preparatorio de las vírgenes y sus jóvenes pretendientes, diabólicas ceremonias de iniciación, y todos los apasionantes misterios que encierra un mundo extraño y atemorizador, donde la civilización se detuvo hace miles de años, y los hombres y mujeres se guían por sus instintos naturales y viven en absoluta desnudez, ignorando los más elementales prejuicios.

DOCUMENTADO CON FOTOS TAN IMPRESIONANTES COMO DEL RELATO QUE DAN FE

Beneficios que ofrece el **"CIRCULO LITERARIO"**

Elige el libro más interesante que se edita cada mes. *La suscripción es gratuita, sin cuota de ingreso o gasto alguno. Los libros serán entregados en su casa por correo certificado sin ningún recargo y después los abona. El suscriptor no está obligado a comprar un libro mensual, cada mes recibe gratis el boletín mensual en el que se le informa sobre el libro seleccionado para que decida si desea recibirlo, el libro se le remite si no ordena lo contrario.*

LIBROS LUJOSAMENTE ENCUADERNADOS QUE LE PERMITIRAN FORMAR UNA SELECTA BIBLIOTECA

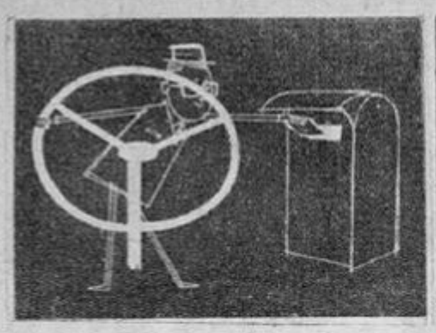
RECORTE Y ENVIE ESTE CUPON AHORA MISMO

CIRCULO LITERARIO - *Lavalle 1454 - T. E. 40-4953*
Sírvanse anotarme como suscriptor del Círculo Literario y enviarme como mi primera Selección "MAS ALLA DEL RIO DAS MORTES" por D. G. FABRE, por el cual abonaré m$n. 218.-

Nombre .....
Calle y Nº .....
Localidad ..... F.C. .....
Firma ..... T. E. .....

P4

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

3) "Kilómetros por hora" es una medida de la velocidad que desarrolla el auto. "Kilos por tonelada" es la medida de la aceleración; vale decir, a más aceleración, más kilos por tonelada, exactamente como a más velocidad, más km/hora.

4) Usted no dice en qué período de tiempo cumplió los 15 mil kilómetros. Si empezó haciéndolos en invierno, es posible que el mayor calor de la época veraniega produzca ahora un fenómeno que antes no se observaba. Por otra parte, a los 15.000 kilómetros ya sus bujías stán acercándose al límite de su vida útil. No creemos que se haya juntado, en el interior del motor, carbón en cantidad suficiente como para justificar la descarbonización del mismo. También podría ser un problema de puesta a punto.

5) El coche a que alude no es excesivamente económico, pero tampoco es justo comparar un coche de 1500 c.c. con otro de dos y pico veces esa cilindrada, que tiene bastante más velocidad tope, que acelera más, y que cuesta menos.

6) No, señor.

7) Según informaciones recientes, sería el Lola Gran Turismo cupé, equipado con motor V8 de 4.262 c.c., que alcanza 290 kilómetros por hora (según el fabricante).

8) Hay un error en la planilla; pero según una publicación reciente de Chrysler Argentina, la compresión del Valiant es ahora de 7,2 a 1.

RAYO DE SOL

¿Tienen datos del Sunbeam Talbot 1949? ¿Hay repuestos? FRANCISCO ANTONIO FULLERI, Lanus Oeste, PBA.

En 1949 salieron dos modelos de Sunbeam-Talbot, con la misma carrocería: el "80" de 1.185 c.c. y el "90" de 1.945 c.c. Para repuestos, pruebe en Arneli y Cía., Av. Cabildo 832, Buenos Aires.

Algunos datos de los dos Sunbeam:

	80	*90*
Cilindros	4 en línea	
Cilindrada	1.185	1.945
Potencia (HP)	47x4.800 rpm	64x4.100 rpm
Compresión	6,9	6,6
Luz de Válvulas, admisión	0,010"	0,007"
Luz de Válvulas, escape	0,012"	0,009"
Bujías y luz	Champion NA.8 - 0,028"	
Luz de Platinos	0,010" a 0,012"	
Puesta a Punto	5° APMS	1° APMS
Aceite	SAE 30, verano e invierno	

INTERPRETACIONES INOCENTES

Soy un asiduo lector de PARABRISAS y creo que una de las mejores secciones es CORREO PARABRISAS. Por eso me llamó la atención que en el Nº 27 (febrero 1963) no se haya tratado de sacar del error al señor Angel Nieto (h), de Villa Dolores, que entiende que los automóviles Austin-Innocenti y M.G. tienen motor de tipo motociclístico... Tanto uno como otro tienen un motor de cuatro cilindros en línea, refrigerados a agua... Si el señor Nieto desea las especificaciones Austin-Innocenti, puede obtenerlas en el libro "Antologia di Quattro ruote", 1962; yo puedo suministrárselas con mucho gusto si me las solicita directamente. LUIS C. LEONE, Pje. Bialet 2516, Rosario, S. Fe.

Agradecemos su interés, pero creemos que usted no ha interpretado correctamente la consulta del señor Nieto y la respuesta de PARABRISAS: lo que quería hacer nuestro lector, a nuestro entendimiento, era hacerse un auto sport de línea similar a la del Austin o M.G., pero equipado, en ese caso, con un motor de moto. Por eso dice que tiene un chasis hecho con ruedas Siambretta. Lo que necesitaba era planos de carrocería. De todos modos, queda formulada la invitación para que el señor Nieto se ponga en contacto con el señor Leone.

CONQUISTA A FUERZA DE "GUAPEZA"...

PICK-UP

Adelmo 63

CONDOR

CARACTERISTICAS: MOTOR 6 Cil. 115 HP. • DIS. ENTRE EJES 1.40 metros • TROCHA NORMAL • CARGA UTIL 3/4 TON. • SUSPENSION EJE • 150 KM. 20 Ls. NAFTA

FACILIDADES DE PAGO

ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

VEALA EN:

BARTOLOME CARRILLO
Colonia Barón (La Pampa)
BEROS HNOS.
Alvaro Barros 2856
Olavarría
CASA SIRO
La Plata
DELFINO Y ALESSO
Huinca- Renancó
FANTINI e ISAYA
Laboulaye
JUSTO LUCHA
General Belgrano
ROTETA Y TAMBORENEA
Pirovano
ARNALDO TUCCI
Tres Lomas
CARLOS QUEVEDO
25 de Mayo
GARCIA BARA RIERA S. C.
Hernando (Córdoba)
RAUL V. PRIETO
Bahia Blanca
SANTOS CUADRA E HIJOS
Nogoyá - (E. Ríos)
FACIO Y ROSSI
Alberdi
DI COLA Y GONZALEZ S. R. L.
Río Cuarto
HyH BIANCHI
Ascensión - Bs. As.
VIOTTO CAVUOTO y Cía.
Villa Mercedes - San Luis
BLASCO AUTOMOTORES
Río Tercero - Córdoba

FABRICADO Y DISTRIBUIDO POR ALFREDO JULIO MONTESANO

Av. DEL TRABAJO 3301
T. E. 612-8253/6304/0479 CAP. FED.
Av. DEL TRABAJO 2275
T. E. 66-6064 - CAP. FED.

https://argentoteca.blogspot.com

FILTROS Y PRESIONES

Tengo un Di Tella '62 y pregunto:

1) ¿Podría adaptarse un filtro de aire en baño de aceite?

2) Se oye un ruido parecido al de válvulas; hice medir su luz y el ruido sigue. Me dijeron que podría ser de los botadores o los platinos.

3) ¿A qué velocidad conviene hacer el rebaje de 3a. a 2a.?

4) Al arrancar, el Di Tella tarda en levantar presión de aceite, si no se lo acelera.

5) ¿Conviene ponerle al radiador agua de lluvia o destilada?

6) ¿Podría adaptarse un filtro de nafta al Di Tella, si es posible entre el tubo de conducción de nafta y el carburador? Aquí en Corrientes es imposible mantener el carburador limpio mientras se carga nafta...; hay demasiada tierra.

7) ¿Qué se entiende por un motor de dos tiempos?

8) ¿Cuántos km/hora alcanza el Gordini según la fábrica? JUAN CARLOS SOLOAGA, Corrientes.

1) Suponemos que sí, pero no podemos darle ninguna referencia concreta. Consulte al concesionario.

2) Podría ser juego en la cadena de distribución, aunque es raro en un auto nuevo. ¿Está seguro que le calibraron las válvulas según la recomendación de fábrica? Esta es 0,3 mm., con motor caliente.

3) El motor Di Tella es muy elástico, vale decir, puede funcionar eficazmente a muy bajas r.p.m. Según nuestro recuerdo del Di Tella que testeamos, la mínima en 3a. puede ser de alrededor de 15 km/hora.

4) Esto se debe a que en ralentí, con aceite frío, la bomba no envía caudal suficiente para que se apague la luz de advertencia. Acelerándola, empieza a funcionar más rápidamente la bomba y se establece la necesaria presión en el circuito. Pero acelérelo muy poco y muy suavemente.

5) Sí, es conveniente, aunque no indispensable.

6) El problema suyo parece venir más de filtro de aire que de filtro de nafta. El filtro de nafta funciona más que nada para retener la pelusa de las mangueras de surtidor.

7) Motor de dos tiempos es aquel que no tiene árbol de levas, balancines, botadores, y válvulas, reemplazando estos elementos por agujeros en el cilindro ("lumbreras") por las cuales pasa oportunamente la mezcla combustible o los gases combustionados. El motor convencional es llamado de "cuatro tiempos" porque en cada ciclo motriz el motor hace cuatro viajes; empieza descendiendo y chupando la mezcla; luego sube y la comprime; la mezcla estalla y obliga al pistón a descender violentamente; luego sube el pistón de nuevo y echa hacia afuera los gases quemados. En el motor de dos tiempos estas operaciones se cumplen dentro de un ciclo de dos recorridos, es decir, que cada vez que el pistón sube, hay una explosión (en el motor de cuatro tiempos, ello ocurre una vez cada dos "subidas" del pistón).

8) No sabemos que la fábrica haya dicho nada públicamente sobre la velocidad máxima del Gordini, pero en nuestro Road Test, rindió 130,4 km/hora.

AUTOS VIEJOS

He leído en su revista que en Buenos Aires se ha formado un club de coleccionistas de autos viejos... BERNARDO J. GUISASOLA, Dorrego, Mza.

Diríjase al Club de Automovilistas de Colección, a/c señor Héctor A. Podestá, Figueroa Alcorta 3422, 3º D, Capital Federal.

RASTROJERO

Rastrojero Diésel '61...

1) Estando caliente el motor, ¿es necesario precalentarlo?

2) Ponerle un remolque para 300 kilos ¿no afectará el motor?

3) Al cambiar aceite ¿es bueno encenderlo después de haber retirado el aceite usado para que se escurra?

4) ¿A qué velocidad es conveniente andar?

5) ¿Se podría hacer una presentación de éste?

6) Los cambios duros, ¿son un defecto de éste o en todos sucede lo mismo? ¿Por qué?

7) El ruido del motor se oye mucho dentro de la cabina. ¿Por qué? LUIS L. PAUTI, Gral. Paz, PBA.

1) No, señor.

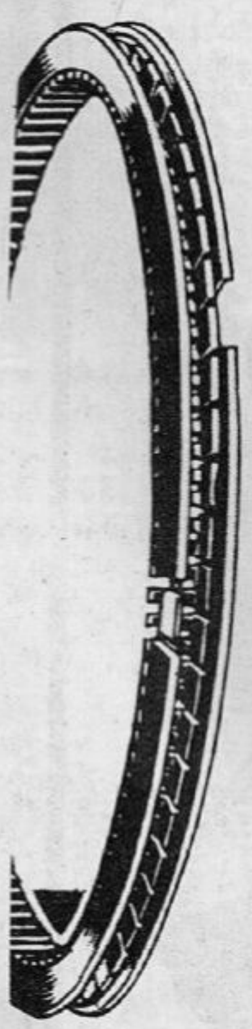
2) Si usted usa la carga útil admitida para la caja, y además le adosa un remolque, claro que afectará el motor a la larga. Si no afectara el motor, el fabricante podría aumentar la carga útil de catálogo...

3) Se supone que usted drena el aceite usado con el motor caliente. En ese caso no es ne-

AHORA

SE FABRICAN EN EL PAIS

2 PRODUCTOS FAMOSOS



RAMCO ARGENTINA S.A.I.C.F. y PRODUCTOS THOMPSON ARGENTINA S. A. I. C. F. YA ESTAN PRODUCIENDO, EN LA MODERNA PLANTA DE CORDOBA, LOS MUNDIALMENTE FAMOSOS

AROS DE PISTON RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY CORPORATION INC. DE U. S. A.

y VALVULAS Thompson

FABRICADAS BAJO LICENCIA DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. DE U. S. A.

LA TOTALIDAD DE LA MAQUINARIA, PERSONAL TECNICO Y ACEROS ESPECIALES, ORIGINARIOS DE LOS E.E.U.U.

AROS DE PISTON RAMCO DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

VALVULAS THOMPSON DISTRIBUIDORES

GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

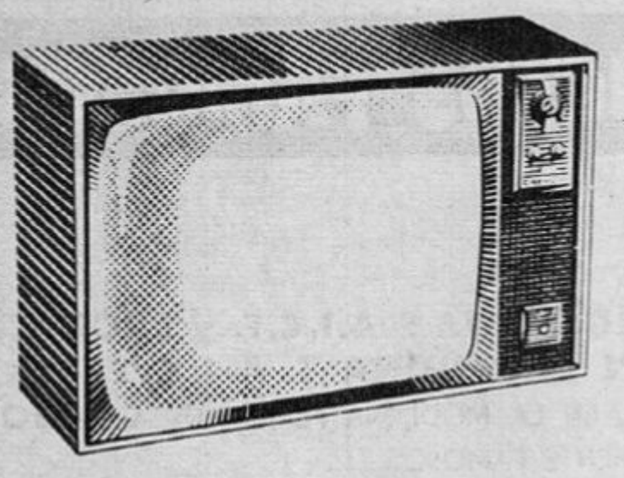
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

https://argentoteca.blogspot.com

Si lo piensa un minuto su televisor será un

Emerson

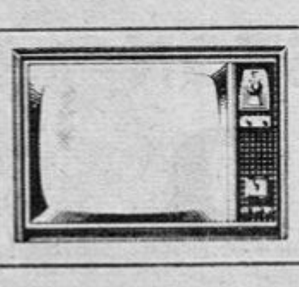
MAXIMA JERARQUIA MUNDIAL PARA VER Y OIR



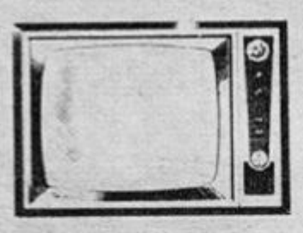
VANDERBILT 23" de mesa con y sin control remoto
Extra chato. Gran fidelidad de imagen y sonido. Gabinete acústico reforzado con revestimiento plástico que no se mancha, raya ni empaña.

TOTALMENTE IMPORTADOS

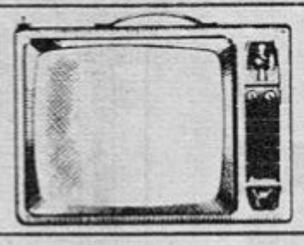
$1390 mensuales



PRINCESS 19" portátil con y sin control remoto
Extra chato. Ideal para ambientes medianos. Imagen y sonido insuperables. Funciona también sin antena exterior.



CONQUEROR 23" de mesa ambas corrientes
Extra chato, gabinete acústico revestido en plástico inalterable. Preparado para funcionar con 32 ó 12 volts.



TRAVELLER 19" portátil con y sin control remoto
Provisto de antenas telescópicas. Gabinete extra-resistente y superliviano.

FANTASIE 19" portátil con o sin control remoto
Con las sobresalientes características del Princess, equipado con discoteca para 25 discos LP y Tocadiscos Emerson a transistores que funciona independientemente.

CROMO

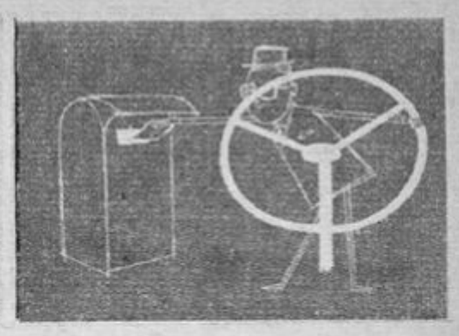
CINCOTTA

SE LO FACILITA!

CAPITAL FEDERAL: CONSTITUCION, Independencia 1901 - CHACARITA, Alvarez Thomas 1125 - N. CHICAGO, Av. del Trabajo 5301 - N. POMPEYA, Centenera Nº 2485 - VILLA DEL PARQUE, Nazca Nº 2890 - GRAN BUENOS AIRES: AVELLANEDA, Av. Mitre 1067 - CIUDADELA, Rivadavia 12402 - LANUS, Av. Pavón 4002 - MORON, Belgrano 152 - OLIVOS, Av. Maipú 3201 - QUILMES, Mitre 912 - S. FERNANDO, Constitución y Alsina - SAN MARTIN, Mitre esq. Salguero 1 - S. MIGUEL, Av. León Gallardo 1172 - TEMPERLEY, H. Yrigoyen 10102 - MUNRO, Av. Vélez Sarsfield 4484 - PROV. DE BUENOS AIRES: BALCARCE, Av. Kelly esq. 17 - ZARATE, Justa L. de Atucha 302 - LA PLATA, Calle 7 esq. 55 - MAR DEL PLATA, Av. Luro 3829 - PUERTO MAR DEL PLATA, 12 de Octubre 4701 - NECOCHEA, Belgrano 2726 - SAN NICOLAS, San Martín 29 - LUJÁN, San Martín 278 - PERGAMINO, San Nicolás 381 - PROV. DE SANTA FE: ROSARIO, San Martín 3068 - ARROYITO, Av. Alberti 1189 - SANTA FE, San Martín 3099 - RAFAELA, Santa Fe 238 - RECONQUISTA, Gral. Obligado 963 - VENADO TUERTO, Belgrano 200 - PROV. DE CORDOBA: CORDOBA, Av. Gral. Paz 437 - RIO CUARTO, Rivadavia 202 - SAN FRANCISCO, Iturraspe y Moreno - VILLA MARIA, Gral. Paz 55 - CRUZ DEL EJE, San Martín 52 - PROV. DE MENDOZA: GRAL. SAN MARTIN, 9 de Julio 16 - SAN RAFAEL, Comandante Salas 104 - MENDOZA, San Martín 657 - PROV. DE ENTRE RIOS: CONCEPCION DEL URUGUAY, 9 de Julio Nº 1037 - PARANA, Pellegrini 29 -

CINCOTTA ...en todo el país!

CORREO PARABRISAS



cesario tomar otra providencia.

4) Alrededor de 75.

5) Veremos.

6) No tenemos experiencia directa.

7) Siendo el Rastrojero un vehículo estrictamente utilitario, la cabina no tiene mucho tapizado ni insonorización. Por eso el ruido se oye más que en otros vehículos más caros.

PRUEBAS "KOMBINADAS"

¿Pueden trasladarse los resultados obtenidos con el Isard T-700 a la Kombi de la misma marca? ¿Son iguales las características técnicas y los motores de ambos? ¿En qué medida puede influir en su performance el carrozado distinto?

2) ¿Recomiendan usar nafta especial en el Isard?

3) ¿Para qué se usa la rueda de bicicleta adosada a la parte trasera del Isard testeado? CARLOS OCHOA, Cap. Federal.

1) Los motores son iguales y los diferenciales prácticamente lo son también (4,9 a 1 para el auto y 5 a 1 para la Kombi), pero el peso de la carrocería influye en aceleración, frenaje, consumo, etc., en una medida pequeña, pero que nosotros aún no conocemos; pronto esperamos testear la Kombi Isard.

2) Sí, señor; así nos recomendaron en la fábrica cuando hicimos el test del 700.

3) Acciona un velocímetro-patrón cuidadosamente calibrado para obtener exactas mediciones de velocidad.

400...000

1) En una publicación norteamericana he leído que el Chevrolet 400 vendría equipado, a opción del comprador, con un motor V8 de cinco litros. Este motor posibilitaría una performance casi sideral para coches compactos. ¿Puede importarse uno semejante? ¿Resultaría demasiado costoso, teniendo en cuenta que vendería el seis que impulsa a mi Chevrolet? ¿Se puede adaptar la caja, diferencial, y embrague sin cambios fundamentales? Con esta reforma, ¿el coche tendría una aceleración y velocidad casi igual al Corvette?

2) Los corredores de TC incrementaron su potencia original casi en un 100 %; puede hacerse lo mismo en los coches medianos y pequeños de la industria nacional?

3) ¿Por qué el reglamento de la llamada "Standard" permite la modificación de los coches? Es difícil sacar conclusiones sobre las bondades de las diferentes marcas...

4) ¿Fabricará IKA el Flode? Eso insinuaba una propaganda aparecida en televisión.

5) ¿Es verdad que mi Simca Aronde (de segunda mano) trae como equipo de norma una esponja por limpiaparabrisas? ERNESTO O. BAINI, Cap. Fed.

Importarlo costará bastante caro (no tenemos un cálculo exacto), pero además tendrá que substituir la caja, el embrague y el diferencial. El embrague no aguantaría; la caja y el diferencial tal vez sí, pero sus relaciones no son adaptadas a un motor dos veces más potente que el original. Por otra parte, el coche no tiene frenos como para afrontar la velocidad que le proporcionaría ese conjunto motriz.

2) Llegar a duplicar su potencia original le costó casi 30 años a los corredores de TC. Se pueden obtener resultados similares con otros motores, pero es necesario disponer de siderales reservas de tiempo, paciencia, entusiasmo y dinero.

3) Nosotros estamos muy de acuerdo, en general.

4) No sabemos. La situación económica actual no es muy propicia para un auto no estrictamente utilitario.

5) No, es opcional.

REPUESTITEC

Tengo una pick-up Institec 2 cilindros. Necesitaría una tapa de platinos, que no venía cuando compré el auto. Al llover, las ruedas levantan agua y salpican los platinos... EVARISTO S. ACOSTA, Moreno, PBA.

En la calle Las Heras de la Capital Federal, frente a donde estaba la Penitenciaría, había varios talleres especialistas en Institec. Si no consigue por ahí, averigüe en algún concesionario CIPA-DINFIA.

BERGALFA

Tengo un Bergantín de Lujo '61, y me agradaría poder cam-

https://argentoteca.blogspot.com

SEGURO ELECTRONICO
AUTOMATICO A TRANSISTOR
CON COMBINACION SECRETA
FEOLE
CONTRA ROBOS
El CENTINELA ELECTRONICO "siempre alerta" que evita el robo de su auto las 24 hs. del día.
Fabricante: Telecontroles FEOLE
REPUBLIQUETAS 4280 - T.E. 52-7327 - Bs. As.
Agencia de colocación: Automotriz Plaza de Mayo
Playa estac. 9 de Julio (SUBSUELO)
Para SIAM DI TELLA S.A.M.Y.A. Automotores
ECUADOR 1460/66 - T. E. 83-5186
ELECTRA ALARMA - Laprida 533 - Rosario

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín
por
Casa CIVIL
IKA
Taller: El Cano 3626,
Ventas: Av. Forest 1184 - 54-5338
Disponemos de amplio stock de repuestos IKA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
Peugeot - Citroën
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION
Estab. Tateossian Hnos. S. Col.
TALLERES
CABELLO 3363 (alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

CORREO PARABRISAS

biar la parrilla del radiador por la original del Alfa-Romeo. ¿Hay en plaza? F. M., Timote, FCNGB.

No sabemos que haya en plaza parrillas Alfa para equipar Bergantines, pero opinamos que sería una excelente "onda" para algún fabricante de accesorios cromados. Si alguno sabe algo, rogamos avisen a PARABRISAS.

AUTO UNION

1) ¿En qué se diferencian los modelos 3-6 y 1000S del Auto Unión?

2) ¿Por quién estaba compuesto el equipo Mercedes-Benz antes de 1939?

3) ¿Cuál es la potencia y compresión del Auto Unión 1000S Standard y Anexo J?

4) ¿Qué potencia desarrolla el Fiat 1100 modelo 1962? M. A. A., Bragado, PBA.

1) El actual 1000S tiene más cilindrada (981 c.c. contra 896 c.c.) que el 3-6. La cilindrada del 3-6 es la que actualmente tiene el GW, cuyo motor es producido en la zona oriental de Alemania. Básicamente, los coches son iguales.

2) Mercedes-Benz corre en forma más o menos oficial desde principios de siglo y por esa circunstancia muchísimos corredores han pasado por sus filas. Entre los que más se destacaron en la llamada "Epoca de Oro" del automovilismo germano (1934-1939) merecen destacarse Rudi Caracciola, Herman Lang, Manfred von Brauchitsch, Luigi Fagioli, Ernst von Delius, etcétera, por parte de Mercedes-Benz. Por parte de Auto Unión corrieron Bernd Rosemeyer, Tazio Nuvolari, Hans Stuck, etc.

UNA MANO rinde por 3
PINTANDO CON LA MAGICA
TAZATERMICA
"Colpint"
AJUSTABLE A TODO SOPLETE DE PERNOS
Evita el Thinner en un 85% ya que el calor fluidifica la pintura.
2 manos con ésta "TAZATERMICA" y "su coche pintado" con una película dura y brillante.
Debido a la temperatura rechaza la humedad.
Fab. "PINTCOL" S.R.L. Hudson 570
V. Maipú S. Martín - 755 - 2795

BUJES ByC M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores, tractores, máquinas agrícolas.
Para motores eléctricos, industrias, etc.
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

Agentes:
GOODYEAR y Firestone
CASA
MARIA E. SANCHEZ
NEUMATICOS EN TODAS LAS MEDIDAS - RECAUCHUTAJE
VULCANIZACION
Av. RIVADAVIA 3250
TE. 86-7280 Bs. As.

AUTO UNION
DKW
25 AÑOS AL SERVICIO DEL DKW
SERVICIO AUTORIZADO
VENTA DE REPUESTOS
TALLERES
FEHLING
ESPECIALISTAS EN AFINACION
DIAZ VELEZ 4335 - 88-0227
Al gremio precios especiales en repuestos

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
RADIOS - CALEFACTORES - FAROS - BUSCA - HUELLAS - BARANDAS
CORTINAS - VISERAS - ALETAS - DE VENTILACION - SOPORTES DE PARAGOLPES
TRABEX - TAPIZADOS ETC.
JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864

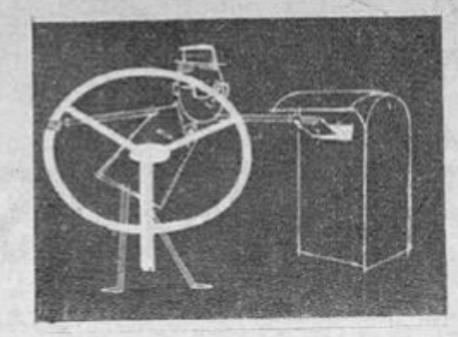
https://argentoteca.blogspot.com

CUENTA REVOLUCIONES ELECTRONICO PARA SU
Peugeot
403-404
Venta y colocación
ALBERTO GOMEZ y Cía.
Ugarteche 3268/70 • 71-6858 y 72-1149
SERVICIO AUTORIZADO PEUGEOT

ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS — inalterables
Precios incompetibles
Descuentos especiales a revendedores y casas de accesorios
Un detalle de buen gusto en su automóvil.
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836 - 45-2595 y 40-1591 Bs. As.

ASIENTOS CAMAS
para su pick-up o camioneta
PLEGADIZOS DESMONTABLES RECLINABLES
VOLCABLES-CAMA (Patente en trámite)
Unico fabricante MAURICIO VITIS y Cía. S.R.L.
Dr. ADOLFO DICKMAN 1375-79 (ex San Blas)
T. E. 59-2026 - Bs. As. (alt. Av. San Martín 2700)

viaja? LLEVE EN SU AUTO
UN "SEGURO"
CONTRA DESPERFECTOS
Morwin
en la cómoda y práctica
CAJA PARA HERRAMIENTAS
Morwin
Diversos modelos y colores
En sólida chapa
Fabricante: TALLERES METALURGICOS MORWIN S. A.
Ventas: Viamonte 1546 4º p. of. 401
T. E. 46-1027 - Bs. As.



CORREO PARABRISAS

3) El Auto Union normal tiene 50 HP a 4.500 r.p.m. con compresión 7,25 a 1. En versión Anexo J debe andar por los 70-75 HP para los coches muy bien preparados.

4) 55 HP.

LAVA POR LIMPIA

1) En el Road Test del Isard dicen que el limpiaparabrisas funciona a fuelle de goma, y que está en el piso. Funciona a tecla y está en el centro en el tablero...

2) ¿Por qué no ponen el coche del "Aquí Está" siempre en la tapa del número en el cual aparece?

3) Recomiendan ponerle nafta especial al Isard. ¿Le hace daño la común? ROLANDO FORNICH, Cap. Federal.

1) Usted tiene razón. Lo que funciona a fuelle con control en el piso es el lavaparabrisas, no el limpiaparabrisas.

2) Por varios motivos, incluso dificultades de sincronización con la fotografía en color y la impresión de las tapas. Con ese mismo criterio podríamos publicar en la tapa el coche que fuera motivo del Road Test contenido en el número. En algunos casos se han combinado, pero esa circunstancia se ha debido a la casualidad.

3) La fábrica nos aconsejó el uso de la nafta especial para evitar detonancia ("pistoneo"). En la actualidad, considerando el bajo consumo del Isard, y la reducida diferencia de precio ($ 11 a $ 13) lo que usted puede gastar de más en nafta especial representa un valor ínfimo.

SOLUCIONES EXAGONALES

Yo pienso que deben cambiar la disposición de las calles y la forma de las manzanas, calles más anchas y divididas por la mitad con plantas pequeñas que eviten el encandilamiento; las manzanas pueden transformarse de cuadradas en exagonales (esto creo que ya apareció hace varios años en el diario La Prensa u otro diario de Buenos Aires). Hacer puentes sobre la calle para que crucen los peatones. Prohibir el tránsito a pie por la calle. Un auto no puede andar por la vereda, entonces un peatón no tiene por qué poder transitar por la calzada...

Deben establecerse puestos de seguridad, donde se detenga a todo vehículo y se compruebe el estado de sobriedad del conductor.

Las manzanas exagonales, quizás ayuden, lo mismo que los puentes, para el cruce de los peatones, ya que si se dispone de, por ejemplo, 300 metros libres, los coches podrían desarrollar una velocidad sensiblemente superior. Por lo menos se moverán a un ritmo mucho más ágil que el actual. Hay vehículos que pueden desarrollar más de 100 km/hora, y a veces se usan solamente en ciudad, así que es inútil la velocidad que se ha provisto de fábrica, al igual que la potencia que se necesita para lograrla y el consumo resultante.

Hacer estas reformas quizás cueste, pero más cuestan las vidas que se pierden a diario... FRANCISCO VALDEZ, Deán Funes, Córdoba.

nas, pero involucran tirar abajo toda la ciudad, cosa que no es muy fácil, como usted será el primero en reconocer. En cuanto a "puestos de seguridad", es mucho más fácil, y en Buenos Aires ya hay algo de eso; están comprobando el correcto funcionamiento de luces, frenos, limpiaparabrisas, etc., aunque no aún el estado de sobriedad del conductor, que es importante, especialmente de noche.

En cuanto a la velocidad, y su utilización, también es una función del comprador no adquirir más caballos de lo que le hacen falta. Estamos muy de acuerdo con usted, pero.. ¡ojalá no fuera tan utópico todo!

FUERZAS Y LIBRAS

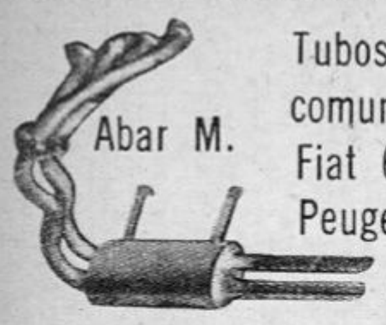
1) El momento de fuerza o "torque", ¿es el punto en que el motor desarrolla la máxima fuerza? ¿Por ejemplo, para ascender?

2) ¿Qué es la capacidad ascensional? 23, 25 %, etc. ¿Cómo se la mide?

3) En un folleto sobre mantenimiento de neumáticos, indican que cuando se anticipan marchas sostenidas, hay que

https://argentoteca.blogspot.com

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO



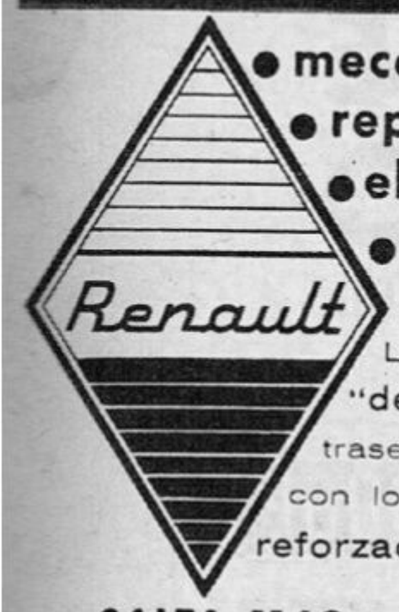
Abar M.

Tubos de escape
comunes y especiales
Fiat 600
Peugeot 403-404

mario s.r.l.

CERVIÑO 3702 esq. Ugarteche
71-5201 - Buenos Aires

SERVICE ESPECIALIZADO



• mecánica
• repuestos
• electricidad
• chapa

Le soluciona el
"despatarramiento"
trasero del coche
con los nuevos resortes
reforzado garantido

SALTA 1160 - T. E. 23-8913

BALANCEE
ELECTRONICAMENTE LAS RUEDAS DE SU AUTO

SU COCHE GANARA EN:
• Mayor estabilidad y adherencia en la ruta.
• Direccion suave y exacta
• Más vida para sus neumáticos
• Evita vibraciones en la carrocería

EUROMEC
S.R.L.
ALVAREZ JONTE 3878
67-0540 Buenos Aires

Precios especiales
a talleres mecánicos
RESERVE
SU TURNO

REJILLAS LEG. CHEVROLET y FORD
MOD. 1947 a 1961 CON MOLDURAS
NAON y TITO IMPORTACION
ACCESORIOS EN GENERAL
ROJAS 1901 Esq. Juan B. Justo - 59-0784

CORREO PARABRISAS

aumentar la presión (4 libras). ¿No sería peligroso, en el caso del Di Tella, en que las cubiertas llevan, respectivamente, 23 y 25 libras?

4) Si después de andar varios kilómetros en un día caluroso, la presión sube a 36 ó 37, ¿conviene rebajarla?

5) En los talleres, a menudo se recomienda poner un escape directo, sacándolo de antes del silenciador, diciendo que el motor va a andar más liviano. ¿Qué significa más liviano?

6) No está permitido acortarle el escape a los coches standard en las carreras; en cambio sí a los Turismo Carretera. ¿Influyen el largo y el ancho?

7) En el Di Tella que probaron indicaron que no tiene filtraciones, pero yo creo lo contrario. El coche como sale de fábrica tiene filtraciones, especialmente en las juntas de los parabrisas.

8) ¿No sintieron ruido en las puertas al andar por caminos picados o por calles en mal estado? Se debe a que una parte, que va fijada al parante, es de antimonio. Sería conveniente sugerirle a la fábrica que la hiciera de hierro o bronce.

9) Al quebrar la Borgward en Alemania, ¿qué pasó aquí?

10) ¿Qué noticias tienen acerca de los Fiat 1100 D y 1500 que se fabricarán en la Argentina, con respecto a potencia, cilindrada y precio.

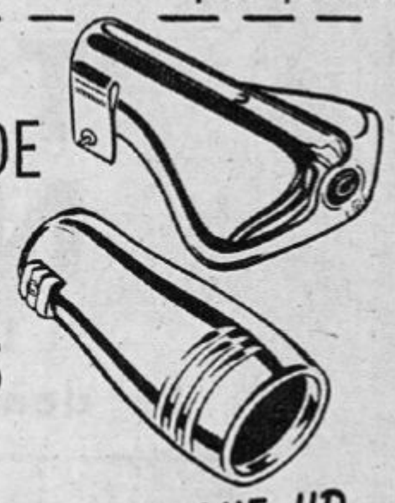
11) ¿Cuál es, aproximadamente, el precio del Volvo PV 544 0 km? JORGE A. DUHART, *S. M. de Tucumán, Tuc.*

1) Realmente, el problema de "cupla motriz" y "potencia" es demasiado complicado como para poder analizarlo en una respuesta de CORREO PARABRISAS.

PARAGOLPES CROMADOS
DEFENSAS PROTECTORAS
UÑAS CROMADAS Y
PARA TOPES DE GOMA

VENTILETES
BRONCE
CROMADO
para puertas

UNA LINEA
COMPLETA DE
COLAS
CROMADAS
PARA CAÑOS
DE ESCAPE



Y... TODO ACCESORIO QUE UD.
NECESITE PARA SU AUTOMOTOR

SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 Cap. Fed.

CROMOSOL

AL INTERIOR REMITIMOS FOLLETOS E INFORMES DE QUIEN
PROVEE NUESTROS ARTICULOS EN SU LOCALIDAD

SERVICIO AUTORIZADO
Peugeot
MECARBUICK S.R.L.
VIDT 2840-72-7572

LAU · LAU · LAU · LAU · LAU

LAU
UNICO SEGURO
PERFECTO
CONTRA ROBO
DE AUTOS
INFORMES Y COLOCACION
BELGRANO 3030
T. E. 97-5455

LAU · LAU · LAU · LAU · LAU

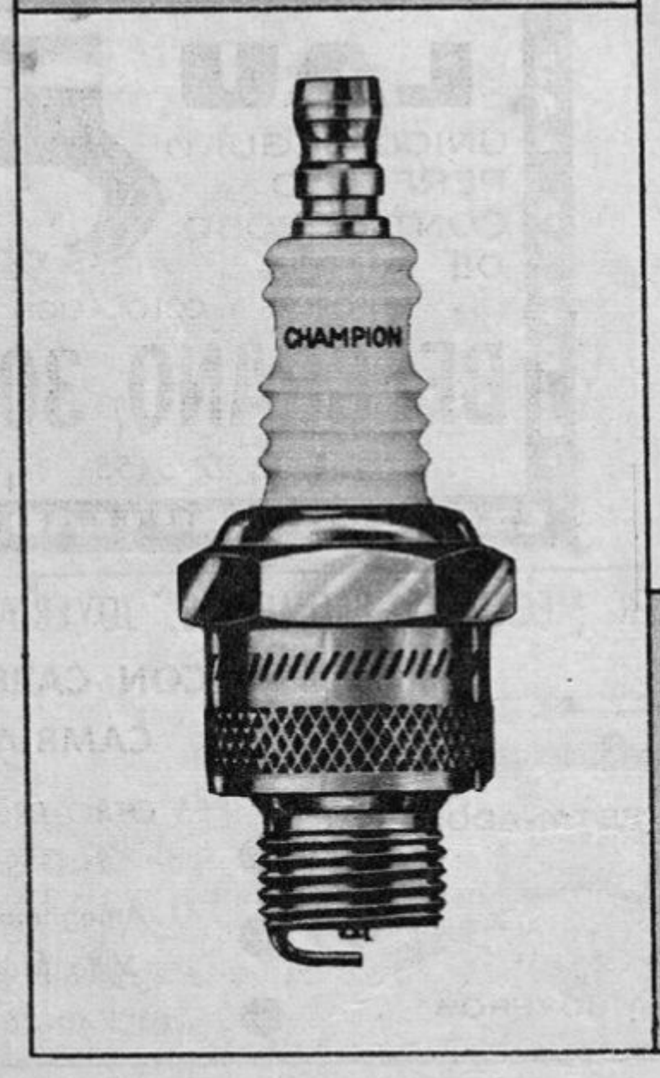
SOPLETE A GAS
DE GARRAFA
ECO
INDISPENSABLES EN TODO TALLER MECANICO, PLOMERIAS, JOYERIAS, ETC.

• CON CABEZALES
CAMBIABLES
• ES OTRO PRODUCTO
• ECO S. A.
• Ameghino 557
• Villa Martelli
• 740-3662

https://argentoteca.blogspot.com

TIENE LA BUJIA QUE NECESITA SU VEHICULO

Si Ud. tiene una unidad de fabricación nacional aquí está la tabla donde encontrará la bujía CHAMPION que necesita:



AUTOMOVILES:

MODELO	BUJIA NORMAL
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
ALCRE	L-85
BORGWARD	730 ó L-87Y
CHEVROLET 400	UN-12Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-8
DE CARLO 600/700	N-3
DI TELLA 1500	N-5
D.K.W. 1000	UK-10
ESTANCIERA	J-8
FIAT 600, 1100 y 2100	L-7
Para uso intenso en ciudad	H-8
FALCON	F-14Y
GRACIELA	UK-10
GOLIATH-HANSA	L-85
HEINKEL	L-85
ISARD ROYAL 700	L-85
ISARD 300 y 400	UK-10
JEEP	J-8
KAISER BERGANTIN	J-8
KAISER CARABELA	J-8
N.S.U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404	H-8
RAMBLER	H-10
RENAULT DAUPHINE	H-8
SIMCA	H-8
VALIANT	UN-12Y o N-12Y
ZUNDER	L-85

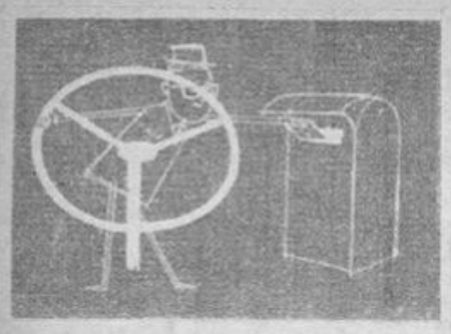
CAMIONES Y PICK-UPS:

ARGENTA	N-5
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
CHEVROLET	UJ-8 ó J-8
Servicio Pesado	UJ-6 ó J-6
CITROEN	H-8
DE SOTO D100 y D400	J-7
D.K.W.	UK-10
DODGE D100 y D400	J-7
FARGO D100 y D400	J-7
FORD F100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
FALCON	F-14Y
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14Y

Para vehículos importados, cualquiera sea su marca o modelo, consulte la tabla completa de bujías CHAMPION en el momento de la compra. Después de 16.000 km. de uso cambie las bujías de su vehículo...

COLOQUE

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

Básicamente, usted tiene razón, pues es el momento en que el motor desarrolla su mayor capacidad de subida o de pique, que viene a ser lo mismo. Para profundizar, sugerimos que usted lea "¿Cuántas razas de caballos?", PARABRISAS No. 10.

2) El "porcentaje" es la cantidad de metros que la pendiente asciende en 100 metros. "25 por ciento", quiere decir, entonces, que la pendiente sube 25 metros en cada cien.

3) Los folletos muchas veces contienen generalidades, no siempre aplicables estrictamente a todos los casos. Si usted acostumbra hacer manejo veloz, tomando las curvas a buena velocidad, recomendamos que eleve un poco la presión de las cubiertas. Si usted también transita habitualmente sobre caminos malos, elevar la presión le va a significar alargar la vida de las cubiertas, pero a costa de la vida del auto (su suspensión, carrocería, etc.). Creemos que para andar normal el coche puede andar bien con la presión de fábrica.

4) No, señor, no "sangre" las cubiertas. En cuanto se enfríen retornarán a su presión normal. Andar un poco con sobrepresión no les va a hacer daño. La sobrepresión nunca será tanta como para comprometer la duración del neumático.

5) Los "escapes directos" son penados por la ley. Es relativo; en muchos casos, el efecto que puedan tener sobre el funcionamiento del motor, salvo que el silenciador estuviera abollado o muy taponado con carbón.

6) Los coches stándard deben acercarse más al automóvil de uso normal que los TC, en los cuales se admite bastante libertad en materia de preparación. Cuando se prepara un motor modificándole las válvulas, el árbol de levas, el o los carburadores, etc., el largo y/o ancho del caño de escape puede llegar a tener mucha influencia en el efectivo llenado de los cilindros. En un coche común, el fabricante ya ha calculado el largo del caño para que funcione bien el motor en su versión "de calle".

7) Nosotros no tuvimos problemas con filtraciones en ese coche.

8) Tampoco tuvimos problemas de ruido de puertas, aunque muchos dueños se han quejado precisamente de ese problema.

9) No sabemos. La situación es muy confusa.

20) El "1100 D" tiene 1221 c.c. y 55 HP. El 1500 tiene 1481 c.c. y 80 HP. Sobre precios no tenemos información.

11) No tenemos información.

CONOCER MAS

Soy lector de PARABRISAS *y realmente me gustaría conocer algo más sobre automotores. ¿Qué publicación me recomiendan donde indiquen todas las partes, detalles, etc., de funcionamiento?* ENRI, Florida, Ferrocarril Gral. Belgrano.

Le sugerimos el "Manual de Automóviles", de M. Arias-Paz, que usted podrá conseguir en cualquier librería grande del centro.

DAUPHINE ENDURECIDO

1) He observado, andando en un Dauphine a 100 km/hora, un endurecimiento de la suspensión. ¿Podría deberse a un efecto giroscópico sobre las ruedas?

2) ¿Qué velocidad puede alcanzar una Estanciera y qué luz de platinos es la correcta?

3) ¿Por qué se nota un balanceo del tren trasero del DKW a alta velocidad (100-110)? Firma ilegible, Córdoba.

1) Probablemente sea porque entraron a funcionar los aerostables. También podría ser que la frecuencia natural de la suspensión no coincidiera con la de los desniveles de la calle.

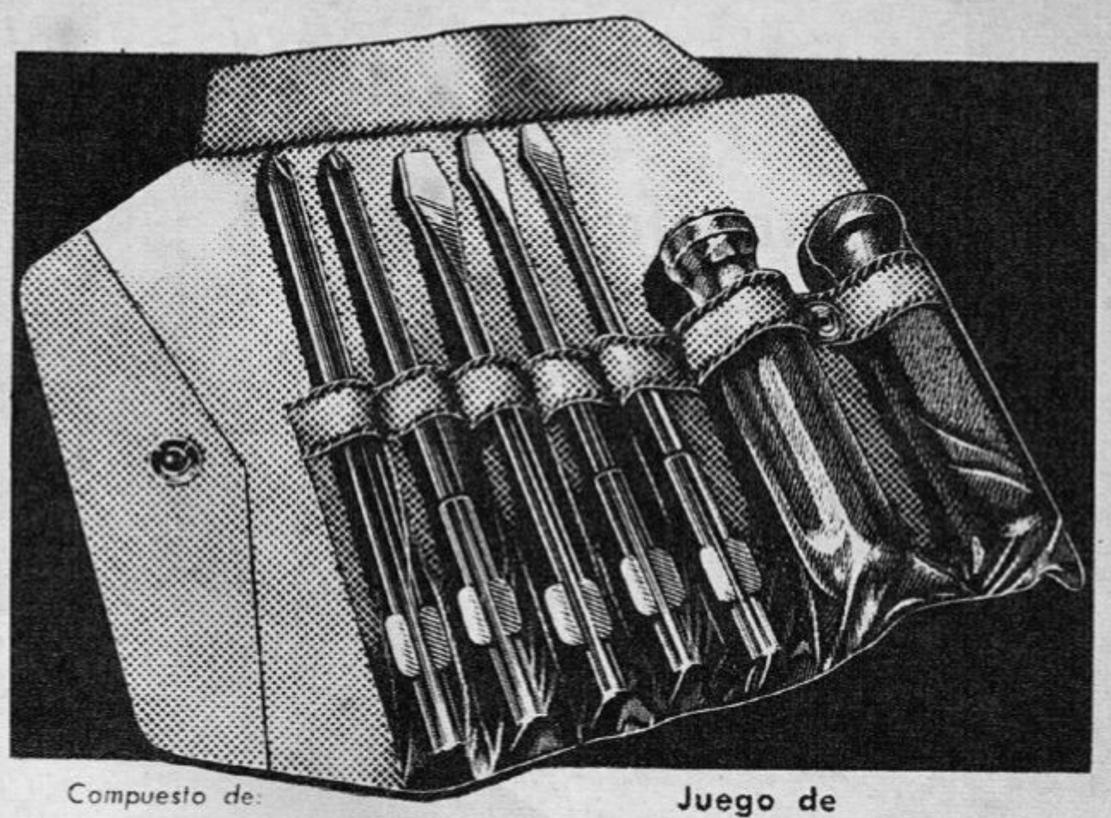
2) Creemos que alrededor de 140. Luz 0,020" (0,5 mm.).

3) Depende del camino. Podría ser también un efecto de que la frecuencia de la suspensión no coincidiera con la del camino. También el coche podría tener gastados los amortiguadores.

FIAT FRIGIDO

Creo haber subsanado un problema que aflige a todos los propietarios de Fiat 600 D: el calentamiento en épocas muy tórridas... Se trata de cam-

EL JUEGO QUE LO SACARA DE APUROS



Compuesto de:
- un mango plástico universal
- un mango probador de bujías
- tres hojas de destornillador
- dos hojas para tornillos tipo "Philips"
- y un estuche plástico

Juego de DESTORNILLADORES para automovilistas

DPH

EN CADA VUELTA SACAN VENTAJA

PRODUCTO DI PAOLO SIGNO DE PRESTIGIO

Pídalo en ferreterías, estaciones de servicio y casas del ramo.

DPH LA LINEA MAS COMPLETA EN DESTORNILLADORES

https://argentoteca.blogspot.com

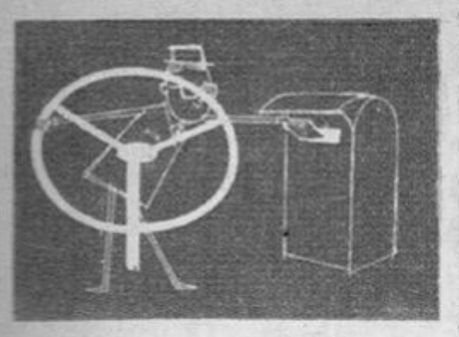
Ud. necesita este neumático sin problemas

- Extra-reforzado
- Duración excepcional
- Seguridad total
- Más económico

NEUMATICOS

PIRELLI

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

biar la polea del ventilador original, por una del 600, primera serie. Al colocarla habrá que sacarle una chapita que va afuera y colocarla por dentro, que le da más lugar a la correa (es decir ,abre las dos mitades de la oolea). Además, le hice unos parantes para permitir que el capot (trasero) se mantenga abierto durante la marcha... Piróscafo al pelo, Córdoba.

Agradecemos mucho la información. El lector dice que la temperatura de su coche "ha descendido en un 50 %". Transmitimos la sugerencia, pero se comprenderá que no podemos hacernos cargo de ella; vale decir, que la sugerencia no es de PARABRISAS sino del amable lector que nos escribe

PROPOSITO GENERAL

Mis felicitaciones al Sr. J. L. Márquez por su amplia información sobre "Jeeps". Sin embargo, no dijo nada sobre el origen del nombre... Me han comentado que durante la guerra los vehículos aludidos eran enviados en cajones marcados "G-P", por "General-Pourpose", es decir, vehículos para todo uso o propósito. De ahí se formó la abreviación "Jeep", ya que fonéticamente "G-P" sería "yi-pi"... — DANIEL DE VURNO, Rosario, SF.

Sí, señor; efectivamente, esa es la raíz de la palabra "Jeep", que después se hiciera tan famosa en todo el mundo. No sabemos si es cierto lo de los cajones, aunque bien podría serlo; lo positivo es que el ejército norteamericano daba la denominación "G-P" a estos aparatitos.

MERCADITO

Poseo dos Ford T stándard, modelos 1921 y 1923, respectivamente, y como soy aficionado de los mismos, agradecería que alguien me diera en venta, o a cambio de repuestos nuevos legítimos U.S.A., un farol que trae a los costados de las puertas, que funcionan a carburo, y un cristal rojo del mismo. En caso negativo, pongo a disposición de los señores fordistas un amplio surtido de repuestos para chasis y motores nuevos, años 1917-1925. — ANTONIO HUMBERTO CARPI, 9 de Julio 353, depto. 3, Córdoba.

¿Conque avisitos "sotto corda", no? Cartas directamente al señor Carpi, por favor.

RENAULT RECTIFICADO

Renault 1951:

1) Hay que hacerle una rectificación del motor y quisiera saber, ¿cuántos kilómetros tengo que hacer para ablandarlo, y a qué velocidad?

2) ¿Cada cuántos kilómetros tengo que cambiar el aceite y cuál me recomienda?

3) ¿Es conveniente usar aditivos?

4) ¿Qué clase de bujías me recomiendan usar? — H. A. CONVERTINI, Burzaco, PBA.

1) Le damos las instrucciones del manual: durante los primeros 1.000 Km. no pasar de 16 en primera, 32 en segunda y 55 en tercera; de 1.000 a 2.000 puede aumentar ocasionalmente a 70; después de los 3.000 "piedra libre".

2) Al principio, a los 1.000 y 3.000; después, cada 3.000. Recomendamos SAE 30 de buena calidad (Supermóvil, Esso Extra, X-100, Amalie etc.).

3) No tenemos opinión formada sobre aditivos.

4) Las bujías son de 14 mm., electrodos a 0,4 mm. pero no tenemos detalles sobre su gradación térmica; suponemos que pueden usarse Bosch o Marelli 225 o equivalente.

AIRE Y TIERRA

1) Para viajar por caminos de tierra sin problemas de desgaste, pensaba colocarle al coche un ventilador extractor de aire, aplicándolo a la correa de la dinamo... Temo que al trabajar en sentido contrario al ventilador del radiador, oponga resistencia a éste.

3) No tiene filtro de aceite. ¿Conviene colocárselo?

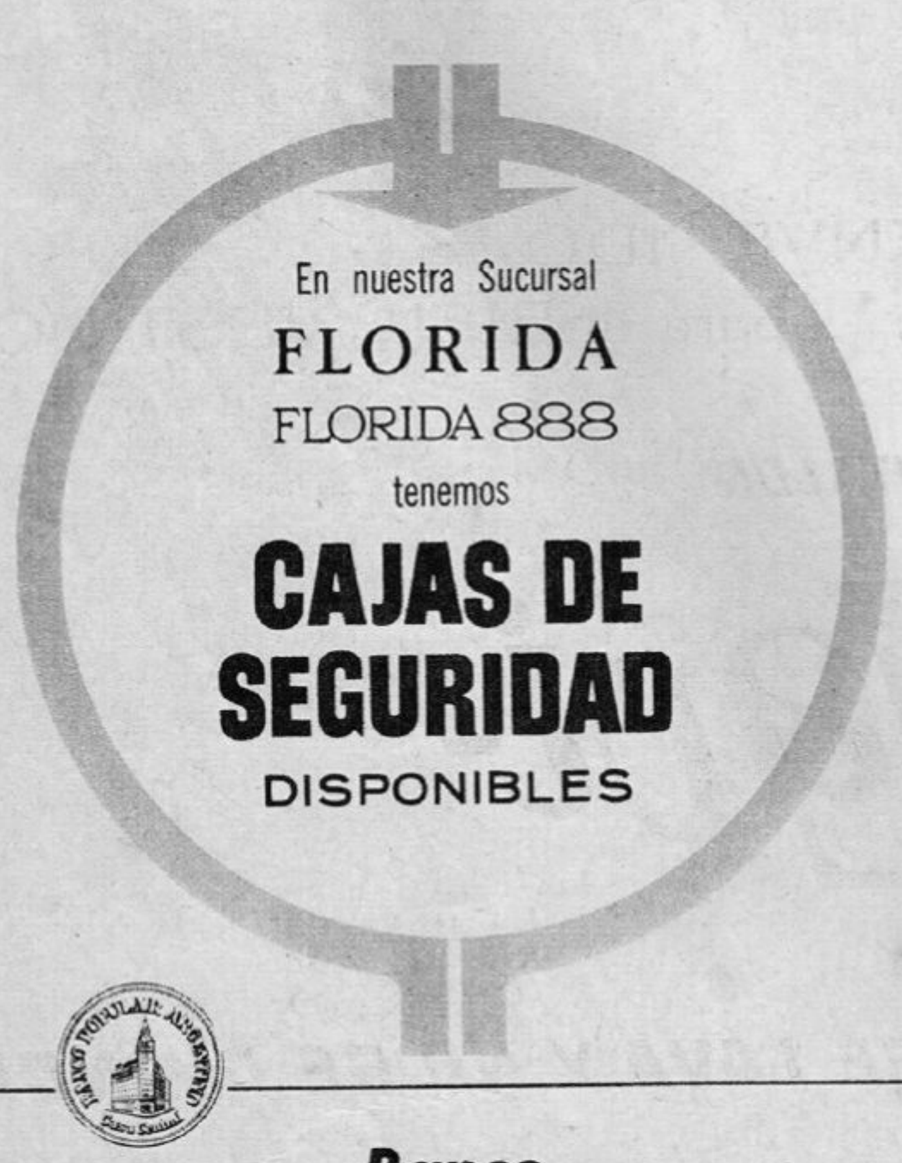
2) No tiene filtro de aceite.

3) A los 1.400 kms. el indicador de temperatura se pasó a la zona de peligro. De acuerda al manual disminuí la velocidad colocando la segunda y me llegué hasta lo del concesionario, donde me dijeron que el coche no estaba aún totalmente asentado. En el momento en que debí reducir la velocidad, había una temperatura de unos 33 grados, viento lateral izquierdo, ambiente sofocante, y había hecho 100 kms. por tierra con una parada intermedia; después, RJ kms. por pavimento... Usaba nafta común por no haber conseguido especial

https://argentoteca.blogspot.com

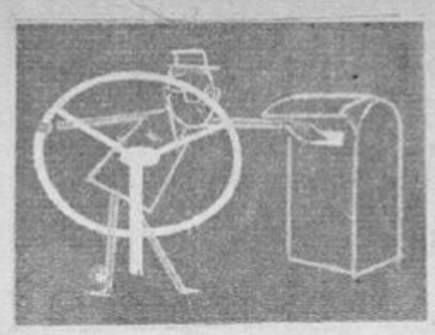
Revolucionario polvo para el perfecto lavado de automóviles a base de silicones. Práctico, en económicos sobres para 1 lavado NO REQUIERE SECADO.
EN VENTA EN: estaciones de servicio, Automóvil Club Arg. y demás casas del ramo. Zonas disponibles para distribuidores.

Es un producto **el viajero** Entre Ríos 1714 26-0688



Banco Popular Argentino
(FUNDADO EN 1887)

Casa Central: FLORIDA y CANGALLO - 24 Sucursales



CORREO PARABRISAS

4) Tuve autoencendido en dos oportunidades, ambas cuando usaba nafta común al 100 % (normalmente uso 50/50). ¿Podría ser por la nafta común?

5) ¿Puede considerarse que un Fiat 1100 está ablandado a los 4.000 kilómetros? Los desconocedores de siempre. Sin dirección.

1) No es práctico, además, entra tanta tierra por debajo que ningún extractor puede vérselas con tanto polvo. Si anda por caminos de tierra, póngale filtro de aceite y lávelo frecuentemente. También debe cambiar con frecuencia el aceite del depósito del motor.

2) Sí, señor.

3) Usted cometió un gran error al colocar la segunda. Lo que interesa es reducir la velocidad (r.p.m.) del motor; si usted redujo la velocidad del auto pero enganchó la segunda, el motor siguió girando rápidamente aunque el auto hubiera andado más despacio sobre la carretera.

Las condiciones en que usted anduvo eran muy exigentes para un auto con solamente 1.400 kilómetros. No creemos que usted deba hacerse problema.

4) Su motor podría estar levemente fuera de punto o las bujías podrían estar viejas ya. También podría estar incorrectamente carburado.

5) Para uso normal, sí. Para uso anormal, digamos un Road Test o una carrera, convendría que tuviera unos 10 mil más o menos.

APOYO PUNTANO

Un lector mendocino protesta contra un artículo sobre la circulación de vehículos en esa hermosa ciudad que es Mendoza. Debo apoyar a ustedes con todas mis fuerzas, ya que conozco muy bien el tránsito de la ciudad de Mendoza y sus alrededores (todas las semanas viajo, desde hace varios meses). Manejan como locos, sin ninguna prudencia, y de noche hay que andar con cuatro ojos para no tragarse a esa inmensa cantidad de motociclistas que viajan, no solamente sin ojo de gato atrás, sino también sin faro adelante; además, de golpe y porrazo se le aparecen delante del auto bicicletas sin ningún farolito o carros sin las consabidas y obligatorias linternas colgadas bajo el carrozado. Quisiera preguntarle a ese señor que protesta, ¿dónde están las autoridades que deben hacer cumplir las reglamentaciones de ruta?

Mi Renault tiene ya 3.000 kilómetros desde el cambio de aros, y el mecánico lo asentó con aceite XXX. ¿Puedo cambiar ahora por el aceite YYY? Tuve la desagradable experiencia de haberlo hecho antes y el coche empezó a quemar aceite, obligándome al cambio de aros ya dicho...

¿Puedo cambiar mi caja de tres velocidades por una de cuatro? ¿Daña al motor una velocidad constante de 80-85 kilómetros por hora? Puntano, San Luis, S.L.

Coincidimos con las afirmaciones de "Puntano", aunque esas condiciones no son, por supuesto, privativas de Mendoza... No creemos que el problema de su auto venga por el aceite que empleó, pues es de una marca mundialmente famosa. No obstante, si desea seguir con el aceite que menciona en primer término, hágalo para su mayor tranquilidad.

No, señor. Sería una operación muy costosa y le convendría más comprar un auto de cuatro marchas. La velocidad de 80/85 mantenidos no afecta para nada al motor del Dauphine.

LA QUINTA DE J. M. A.

Esta es la quinta carta que escribo... a ver si ésta la contestan...

1) Compré un Fiat 750 con 10.000 kilómetros. Pistonea con nafta común. ¿Es normal? Actualmente uso 55 % especial y 45 % común. ¿Es correcta esa mezcla?

2) El manual Fiat aconseja cambio de aceite cada 5.000 kilómetros, pero los usuarios me aconsejaron hacerlo cada 2.500. ¿Quién tiene razón?

3) Tengo la oportunidad de conseguir un filtro de aire en baño de aceite cuyo mantenimiento es mucho más económico que el que trae el coche de fábrica. Además me dijeron que es muy superior al filtro

https://argentoteca.blogspot.com

usado comúnmente. ¿Conviene el cambio de filtro?

4) ¿Cuál es la capacidad (en litros) del sistema de refrigeración?

5) ¿Cuál es la diferencia entre el 750 y el Fiat Multipla?

6) En el manual indican que la presión es de 1,0 kg/cm² para los neumáticos delanteros y 1,6 kg/cm² para los traseros. ¿A cuánto equivale en libras?

7) Aparte de tener 100 c.c. más de cilindrada, y frenos a disco, ¿qué otra diferencia hay entre el Fiat 750 y el Abarth 850 TC?

8) ¿No tendría un lugar para hacer una nota sobre vicios de manejo?

9) Hojeando unos números viejos de la revista observé que no había ninguna foto al revés. ¿Sería cierto o me habré engañado?

10) Si algún otro dueño de Fiat 750 quiere cambiar consejos, por favor que me escriba. J.M.A., Montiel 1766, Capital Federal.

1) Podría ser que su cochecito no estuviera perfectamente a punto. De todos modos no hace falta ir a la exquisitez de "55/45". Con "50/50" usted no debe tener ningún problema. Además, la diferencia de precio (11 a 13 pesos) es hoy muy reducida.

2) Si no anda por caminos de tierra no debería tener ningún problema. Para su completa tranquilidad, haga un cambio cada 3.000 y cambie el cartucho del filtro cada dos cambios de aceite (6.000 kilómetros).

3) El filtro en baño de aceite es muy bueno. Creemos que vale la pena cambiarlo.

4) 4 litros.

5) El "Multiplá" es una "kombi" frontal, con distintas disposiciones de asientos y/o espacio para cargas. Mecánicamente es casi igual que el auto.

6) 15 y 23.

7) Más compresión, otro tipo de árbol de levas, otro carburador, y otros detalles de puesta a punto.

8) Gracias por la idea.

9) ¿Se fijó bien?

10) Queda hecha la invitación. El lector "J.M.A." no aclaró su nombre completo.

TUCUMAN ENTRE BOSQUES Y MONTAÑAS

La segunda nota de la serie PARABRISAS en las rutas del norte comprende todos los circuitos de la provincia de Tucumán registrados kilómetro a kilómetro.

*

Léala en PABABRISAS 31 que aparece el Jueves 16 de Mayo

CITROEN A FONDO

Tengo un Citroën 2 c.v.

1) ¿Puedo ir a la montaña con tres personas y equipaje (50 kilos) sin problemas para subir las cuestas?

2) ¿Qué velocidades tiene sincronizadas? Tengo varias opiniones al respecto.

3) ¿Es cierto que puedo ir con el acelerador a fondo? ¿Por qué?

4) ¿Cuándo puedo poner las velocidades sin colocar el embrague?

5) ¿Harán pronto su test?

6) ¿Cuánto vale en pesos argentinos el Auto Unión hecho en Europa? — JUAN JOSÉ BUSQUETS, Capital Federal).

1) Sí, no va a tener ningún problema en absoluto.

2) Todas están sincronizadas.

3) Porque tiene un carburador y caño de admisión muy pequeños, especialmente restringidos como para que pueda andarse con el pedal a fondo continuamente. Lo que se hace al variar la posición del acelerador es abrir o cerrar más la mariposa del carburador, dejando libre una parte mayor o menor de la sección de la cámara de difusión del mismo. Si esa cámara es de por sí de pequeño diámetro, es lo mismo como si en un carburador más grande la mariposa estuviera abierta solo parcialmente. El hecho de que el pedal del acelerador esté haciendo tope no tiene significado en este caso. Es como si en un coche convencional hubiera un taco a mitad del recorrido que impidiera bajar el acelerador hasta la posición completamente abierta de la mariposa del carburador.

4) Unicamente andando muy, muy despacio, o con el coche parado y el motor en ralentí. Esperando un cambio de semáforo, por ejemplo, usted puede colocar el cambio sin oprimir el embrague, y esperar el momento oportuno para salir sin hacer más que acelerar.

5) El test ya se hizo y muy pronto se publicará.

6) No tenemos información.

TERMINE CON LA CASPA!

ANTICASPA ACTIVO

ENDEN

CON 99% DE EFICACIA COMPROBADA

Líbrese definitivamente de la caspa adoptando el Anti-Caspa Activo ENDEN, el método más eficaz y más práctico para combatir la caspa. Se aplica como un shampoo y basta un solo lavado de cabeza semanal para lograr en poco tiempo los mejores resultados.

ANTI-CASPA ACTIVO
ENDEN
GARANTIZADO POR
Helene Curtis

https://argentoteca.blogspot.com

OPERATIVO RUTA

UN EXITO EJEMPLAR
MAS COCHES - MENOS DESGRACIAS

PARABRISAS embanderó de carteles la Ruta 2, pidiendo a los automovilistas:

- Cumpla los reglamentos
- Ayude a las autoridades
- Denuncie las infracciones

La Policía Caminera operó con aprcciable esfuerzo y, dotada del equipo necesario, controló eficientemente el trágico camino.

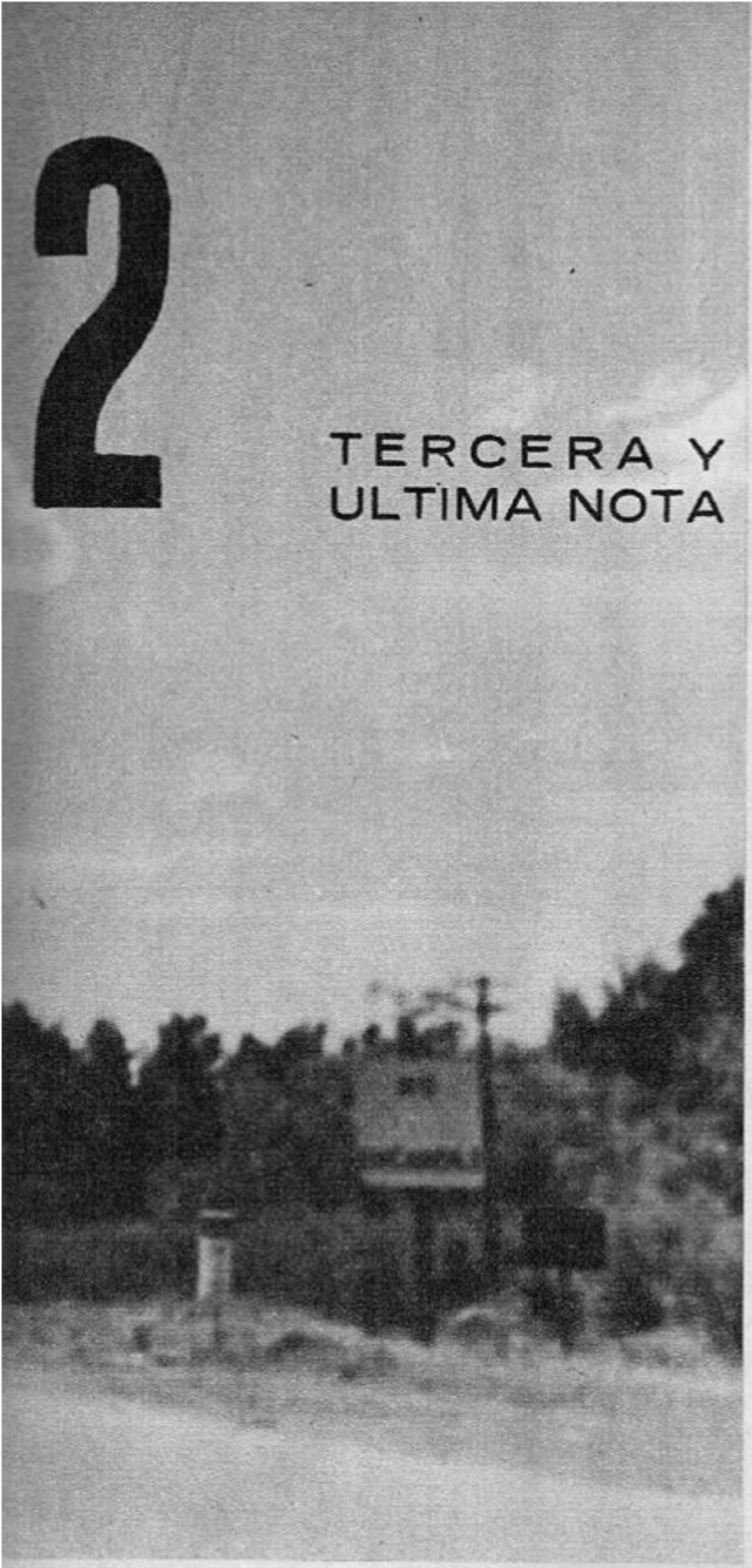
Los automovilistas cooperaron, comportándose con notable disciplina.

Como lo previmos al comenzar la campaña del Operativo Ruta 2 (Nº 28 de PARABRISAS), se han salvado preciosas vidas humanas y se han evitado desastres y desgracias. Estamos orgullosos de este premio. Pensamos que la experiencia aleccionadora podría repetirse en otras rutas.

https://argentoteca.blogspot.com

2

TERCERA Y ULTIMA NOTA



La vigilancia es también aérea sobre la Ruta 2. El helicóptero, con su impresionante capacidad de maniobra, puede detener el tránsito, transportar heridos, comunicar accidentes y por sobre todas las cosas, ejerce un importante control psicológico sobre los conductores descontrolados. Estamos seguros que el taxi Di Tella anda a la velocidad reglamentaria.

En febrero la Ruta no fué tan trágica; no hubo accidentes fatales. Entre Buenos Aires y Mar del Plata se cubrieron cerca de cien millones de kilómetros-auto sin que nadie se matara. Así nos informa la Policía de la Provincia como primer resultado de la campaña que realiza, y en la cual nosotros desde PARABRISAS hemos puesto toda nuestra colaboración y nuestro esfuerzo; bajo el lema general, tácito pero evidente, de "No corra, la vida que usted salve puede ser la suya", la policía comenzó a trabajar al ritmo de rosadas boletas de infracción (3990 infracciones, $ 1.400.000 recaudados en enero) por exceso de velocidad, conducción peligrosa, estacionamiento sobre la ruta, y cualquier otra de esas prácticas tan fáciles y tan peligrosas. PARABRISAS ha embanderado la ruta de carteles; en enero murió una persona por semana como promedio. En febrero, nadie. ¿Casualidad? Tal vez en parte, pero más que nada, fruto de la implacable acción policial. Y, queremos creer, en parte también por la acción de nuestra revista y por la colaboración prestada por el público; PARABRISAS pidió que los usuarios de la ruta, colaboraran denunciando infracciones como: mal manejo, estacionamiento en ruta, circulación sin luces, etcétera, y, efectivamente, la gente ha respondido. Reiteramos: demuestre su solidaridad denunciando a quienes no la tienen. La policía se limitará a anotar su denuncia y no lo molestará a usted nuevamente ni exigirá su comparencia por ningún motivo en absoluto.

RIGIDEZ SIN VIOLENCIAS

"Rigidez sin violencias, cordialidad sin dobleces", es el plausible lema de la gente encargada de lavar de sangre la Ruta Trágica. Así lo manifestó el comisario Vicente Cappiello, entrevistado por nosotros juntamente con el comisario inspector Mignaco.

El balance de febrero lo damos en nota aparte, para destacarlo más; compárese con estas cifras correspondientes a enero.

Confirmado lo de *suaviter in modo, fortiter in re*, no hubo violentas reacciones del público contra la Caminera (salvo un insólito reclamo: "¿Cómo me hacen una multa a mí, si apenas hace un mes que saqué el registro?").

El criterio para aplicar las multas es flexible. Un sobrepaso en curva o puente se pena fuertemente. El exceso de velocidad es menos castigado en recta que en curva o puente. Se pena la mayor o menor falta de responsabilidad del conductor. La máxima es de 80, pero no se aplica la pena en caso de estar sobrepasando otro vehículo.

SIRENAS EN LA RUTA

La Policía Caminera no usa sirenas en la ruta, salvo en casos ralmente graves. Si usted ve en su espejo retrovisor un coche policial y siente el aullido de la sirena, hágase a un lado, porque "algo pasó".

Otros usuarios de sirenas son las ambulancias. Todos nos hemos hecho a un lado para dejarlas pasar, preguntándonos mientras tanto: "¿Estos no irán a comprar factura?"

Sentiremos satisfacción al saber que dos ambulancias fueron multadas por correr como si llevaran enfermos cuando los viajes eran en realidad de carácter personal.

LA LUCHA DE LOS CARTELES

Cerca de Mar del Plata, la policía colocó un cartel que decía:

EL RADAR CONTROLA NO CORRA

Policía Prov. Bs. As.

En otra parte de la ruta, alguien había contestado con una andanada, un cartel pintado a mano, muy bien hecho, negro con letras blancas:

ATENTI RADAR MALDITO 500 METROS DE AQUI (MAS O MENOS)

Al personal policial se les subió varios puntos la presión arterial, pero se limitaron a quitar el cartel "maldito" y menear la cabeza comentando lo increíble de la forma en que la gente a veces reacciona...

PARABRISAS, por su parte colaboró distribuyendo carteles en las estaciones de servicio, pidiendo al público que cumpliera e hiciera cumplir los reglamentos.

Toda esta lucha de carteles se vio complementada por la acción de personal apostado (infantería), personal móvil, jeeps, motocicletas, helicópteros, radares, intercomunicadores, etcétera. Además hay un avión que desarrolla una tarea psicológica.

¿POR QUE OCURREN LOS ACCIDENTES?

Es criterio de la Policía que los accidentes ocurren por fallas humanas. Algunos motivos citados por el comisario Cappiello: bajar a la banquina donde había desnivel; no observar señales y presencia del personal policial; adelantarse en plena curva; un ómnibus quiso adelantarse a un camión cuando éste a su vez superaba a un coche; otro coche tuvo que hacer una maniobra brusca para esquivar un coche de color oscuro que salió imprudentemente de una estación de servicio; otro se ac-

https://argentoteca.blogspot.com

OPERATIVO RUTA 2

cidentó porque se le abrió la puerta que se había olvidado de trabar (sacó registro el 8 del mes y el 12 se accidentó). Causales comunes son internarse en la contramano para adelantarse a una caravana de vehículos, y estacionar sobre el pavimento, especialmente si se hace de noche o en plena lluvia.

LA PEQUEÑA HISTORIA

Un día, cayendo ya la noche, la policía observó que el conductor de determinado automóvil era un hombre de edad y que llevaba anteojos gruesos. Delicadamente le sugirieron que hiciera noche cerca y prosiguiera el viaje al día siguiente. No hizo caso y se mató.

Un policía en moto avanzaba precediendo una caravana de coches. Observó que un coche grande estaba tratando de ganar la ruta saliendo de una estación de servicio. Le hizo señas de esperar. Pasó el policía y el impaciente automovilista se metió detrás de él. Murió atropellado por la caravana que venía inmediatamente detrás de la moto...

Los ómnibus son un factor muy peligroso. En la temporada veraniega hay empresas que hacen manejar a sus chóferes dos y tres turnos sin descanso. Esta situación condujo a uno de los espectaculares accidentes de este año.

HABRIA QUE...

...dividir la ruta en cuatro etapas.

...controlar la presión de las cubiertas de los coches que transitan en la ruta.

...implantar doble sistema de freno con carácter obligatorio.

...cumplir estrictamente la obligación de luces traseras.

...no permitir la circulación nocturna a automovilistas de más de 55 años de edad.

...imponer la pena corporal.

Son opiniones del comisario Cappiello; algunas son, tal vez, discutibles. Pero en general, revelan la inquietud policial por terminar de una vez por todas con los incesantes accidentes de la ruta 2.

Nosotros pensamos que habría que fijar también la velocidad mínima; si un coche es tan viejo que no puede andar a 60, nada tiene que hacer en una ruta nacional.

Pero en general aplaudimos esta acción de la policía y hemos materializado nuestro apoyo con estas publicaciones y con los carteles que ustedes habrán visto si fueron a Mar del Plata (o los otros balnearios servidos por parte de la Ruta 2: Mar de Ajó, Villa Gesell, Pinamar, San Clemente, etc.).

Tenga cuidado, señor automovilista. El Hermano Grande lo mira... *

16 VIDAS SE HAN SALVADO

Este es el resultado del Operativo Ruta 2

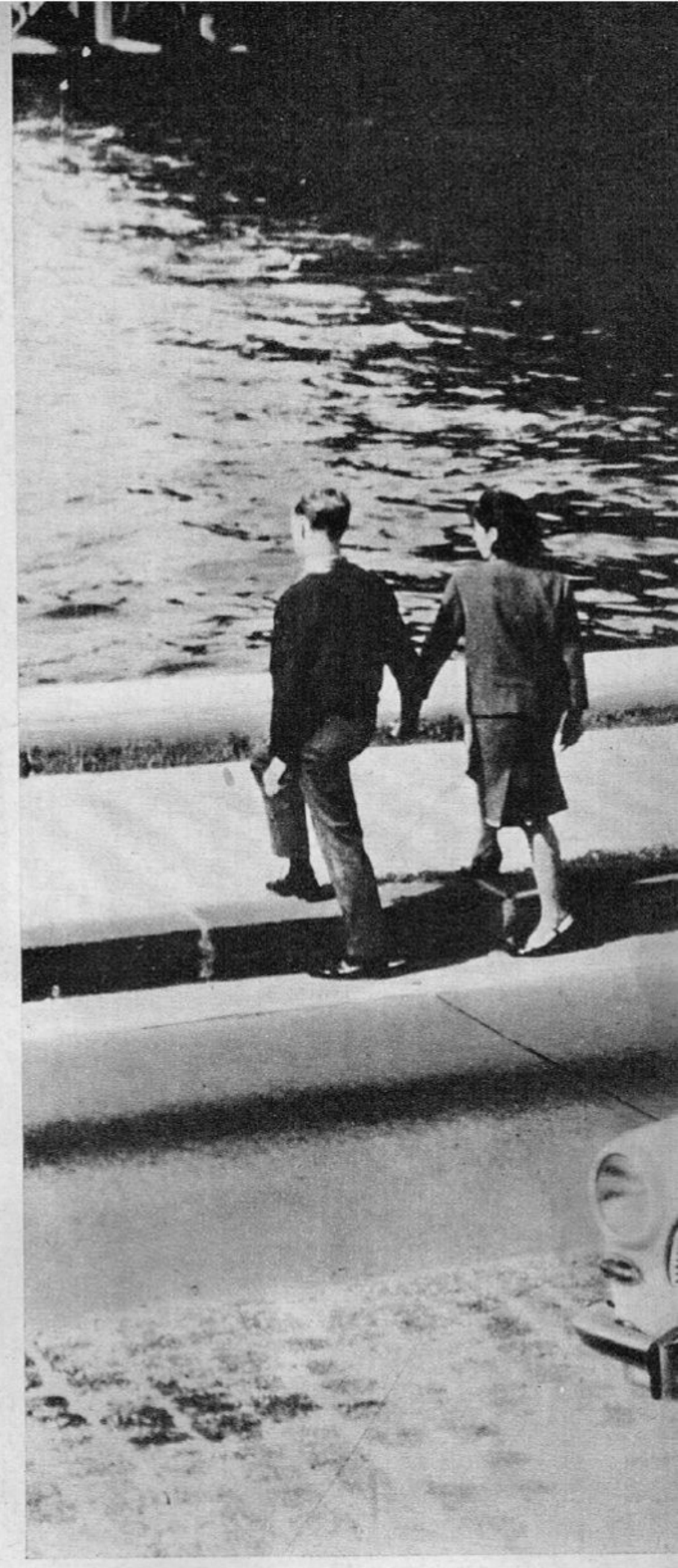
SUCESO	ENERO 1962	ENERO 1963	FEBRERO 1962	FEBRERO 1963
Accidentes con víctimas	79	89	40	27
Accidentes sin víctimas	42	40	110	97
Muertos	5	5	22	6
Infracciones	1.885	3.990	1.507	4.666
Recaudaciones por multas	384.160	1.400.400	320.100	1.881.420

Para apreciar la importancia de estas cifras debe tenerse en cuenta que en el período examinado corrieron: en 1962 la cantidad de 117.607 vehículos y en 1963, la cantidad de 185.398 vehículos. Casi 70.000 vehículos más en la carretera y dieciséis muertos menos. Si Ud. colaboró en la campaña, puede sentirse orgulloso. PARABRISAS lo está.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

descripción y prueba del FORD TAUNUS 12M



POR **JUAN ROGLIATTI**

Desde hace por lo menos un año, se habla con insistencia del nuevo modelo de "compacto" Ford llamado Cardinal. Este coche estaba destinado en un principio tanto al mercado americano como al europeo; en los Estados Unidos, para dar un golpe al mercado de los compactos y de los importados, y en Europa para hacer competencia a los locales en cambio de las importaciones de coches europeos en los EE.UU. Pero en el complicado mercado del automóvil todo está en movimiento, y lo que estaba bien hace dos años (cuando se inició el proyecto "Cardinal") no lo está hoy. En efecto, las importaciones de coches europeos a los Estados Unidos han bajado sensiblemente, lo que indica que ellos añoran aún sus paquebotes.

Quedaba el Cardinal, con el agregado de otro coche más de la Ford inglesa (que la fantasía popular dio en llamar "Obispo"). Ahora ambos modelos han sido presentados al público y la prensa europea, con nombres menos eclesiásticos: el que era en efecto el Cardinal es el Taunus 12 M, producido por la Ford alemana en Colonia, y el Ford inglés es el modelo Cor-

https://argentoteca.blogspot.com

tina, llamado así por la localidad de esquí en Italia, así como se llamó antes "Capri" otro modelo de la Ford.

Para la fabricación del nuevo coche la planta Ford alemana ha sido ampliada, con el agregado de una planta de motores completamente nueva, con una capacidad de 1.000 motores por día.

Revolucionario es tal vez un adjetivo exagerado para el nuevo Ford, aunque se use a menudo para casos en que las únicas revoluciones son las del motor: ciertamente, la Ford se ha apartado de la senda tradicional con mucho coraje, pues ha hecho un coche con tracción delantera y un motor de cuatro cilindros en V de características notables.

Siendo el coche de tracción delantera resulta de primera intención un poco extraño para quien esté acostumbrado a la tracción trasera, y muy especialmente a los coches con motor atrás. Pero la tracción delantera tiene ciertas ventajas para el novicio, y en particular una buena estabilidad, mientras la velocidad no sea excesiva. El retorno del volante, soltándolo en curva, es mucho más rápido que en los coches comunes, pero no es más pesado para manejar.

Otra sorpresa son los frenos: éstos son del tipo a tambor y, no son de muy grandes dimensiones, 20 mm. de diámetro adelante, y 200 mm. atrás y, sin embargo, no han fallado aun después de venir frenando cuesta abajo durante un rato largo.

La carrocería de este auto, como puede apreciarse en las fotos, no tiene detalles sensacionales; es del tipo dos puertas, de caja portante sin chasis: toda la parte mecánica está reunida en un solo grupo delantero, al que se sujetan también las suspensiones y la caja de la dirección. La suspensión trasera está hecha por medio de un eje de chapa estampada, muy liviano, que lleva las ruedas en ambos extremos y está suspendido por medio de elásticos longitudinales.

El baúl tiene una capacidad excepcional por ser libre de todo obstáculo, y muy profundo porque han puesto la rueda de auxilio adosada al respaldo trasero (cosa que dificulta sacarla del baúl).

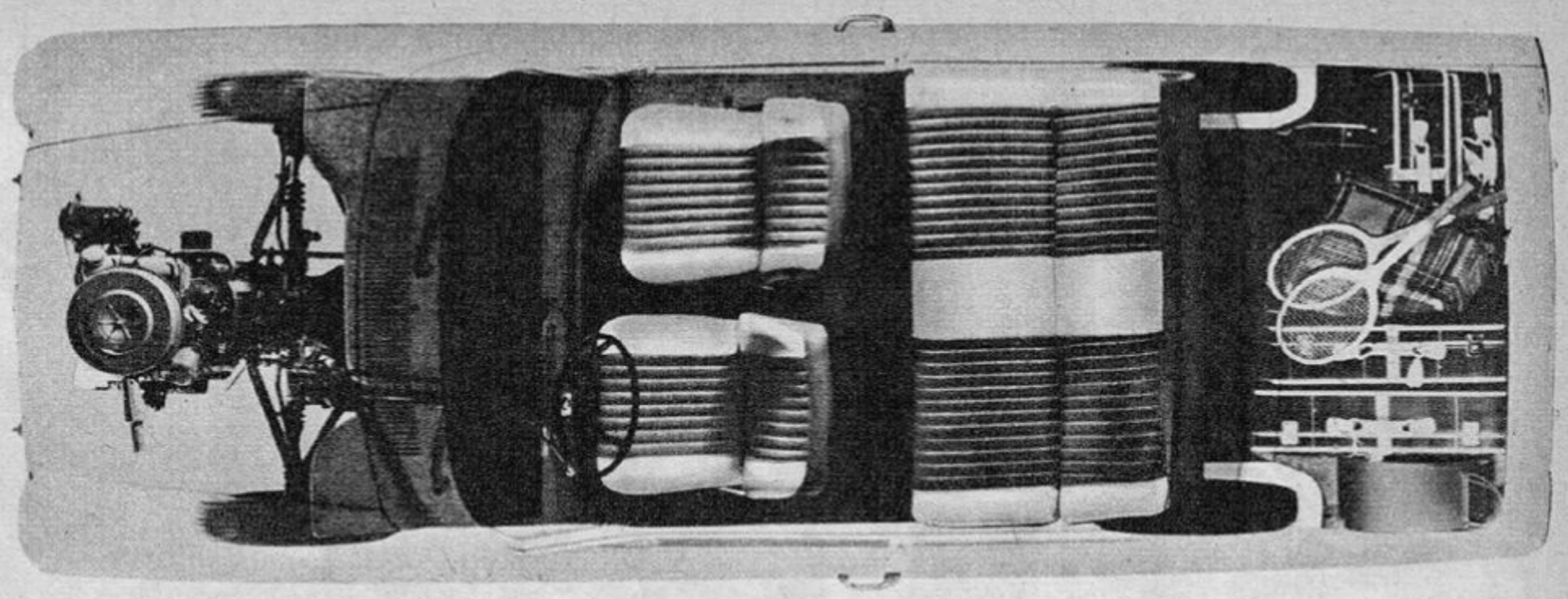
Si este coche grande y cómodo tiene un defecto, es que justamente el gran espacio permite cargarlo en exceso, con el resultado de tener muy poca potencia en relación al peso: y en el tránsito cada vez más difícil de nuestros días, la potencia es necesaria para que las maniobras sean más rápidas, y no se entorpezca el flujo de autos, así como para los sobrepasos.

Indudablemente la parte mecánica y en especial el motor, son muy interesantes: el motor es de cuatro cilindros en V de 60º. Esta disposición no es común para un motor de cuatro cilindros, porque se presentan problemas de equilibración del cigüeñal. Y en efecto los problemas estaban, pero los ingenieros de la Ford los han resuelto en la forma mejor.

El cigüeñal del Taunus 12 M gira en tres bancadas y tiene contrapesos para su equilibrio; las manivelas de los cilindros enfrentados en ambas hileras son desplazadas en 60 grados para que las explosiones sean equidistantes. Pero hay además un detalle interesante y nunca visto hasta ahora en motores para automóvil: consiste en un eje "balanceador", o sea un eje cuyo movimiento genera vibraciones iguales y contrarias a las producidas por

https://argentoteca.blogspot.com

FORD TAUNUS 12 M



Vista de planta del nuevo Taunus 12 M, en el cual se ha aprovechado muy bien el espacio disponible.

el cigüeñal, con el resultado de anularlas de modo que el motor queda libre de vibraciones. Este eje gira a la misma velocidad que el cigüeñal y en sentido contrario, siendo accionado por un par de engranajes. Indudablemente es una solución cara, pues hay que agregar un eje, con su engranaje de mando y cojinetes de soporte, pero el problema está resuelto.

Por otra parte, el motor tiene una técnica novedosa también en la fundición del block de cilindros, el que es abierto en la parte superior donde se asientan las tapas. De esta forma las camisas forman parte integrante del block, pero son unidas sólo en la parte de abajo, mientras en la parte de arriba son libres. Con esta solución se puede fundir el block con mucha más precisión y por lo tanto menos hierro, conservando la máxima rigidez.

Al motor le sigue un embrague monodisco con mando por cable y una caja de cambios de cuatro marchas, todas sincronizadas y marcha atrás. Entre motor y cambio queda hacia la parte trasera del coche, siendo el motor el que se proyecta hacia adelante. Es interesante el hecho de que el elástico trasveral que forma el brazo superior de la suspensión delantera y los brazos inferiores a triángulo, van todos sujetos al bloque de motor y cambio, lo que da una cierta elasticidad al conjunto, pues todo está sujeto al coche a través de tacos de goma.

El sistema de enfriamiento del motor es muy particular, pero posiblemente haya sido estudiado más para climas fríos. No hay ventilador y sí, en cambio, dos radiadores: uno es el del sistema de calefacción del coche y en él circula siempre el agua, mientras que el otro está colocado en la posición acostumbrada, y el agua pasa sólo después de haber alcanzado una temperatura de 80 grados. Si la temperatura se acerca a 100 grados, se conecta automáticamente el ventilador de la calefacción, pero el aire no pasa adentro del coche si el conductor no lo desea, porque hay una salida hacia el suelo; cerrando esta salida el aire caliente pasa adentro del coche. Este sistema tiene el inconveniente de que en verano no puede utilizarse el ventilador porque éste y el radiador están empeñados en la tarea de enfriar el motor; el sistema debe ser óptimo en cambio para el invierno porque calienta la cabina muy rápidamente.

Entre los detalles de gran importancia, cabe señalar el hecho de que el motor requiere poco aceite, algo más de tres litros, y que las operaciones de lubricación del chasis y cambio de aceite se necesitan solo cada 10.000 km. Es evidente que la lucha por atraer la atención del público en los países donde el automóvil es bastante barato, está concentrada sobre los aspectos de mayor economía para interesar a una cantidad cada vez más grande de posibles compradores; en Alemania este nuevo Ford cuesta sólo un diez por ciento más que el Volkswagen, y ofrece varias ventajas de espacio y de estilo. Lo que pudo haber sido la ventaja de los motores con enfriamiento por aire desaparece, desde el momento que los sistemas a líquido son sellados y con solución incongelable. Este coche tiene instalación eléctrica de seis voltios, y es uno de los pocos que todavía usa esa tensión en vez de 12 volt., los otros son el VW y el nuevo Opel Kadett.

A falta de datos concretos damos el consumo declarado por la casa, de algo más de siete litros cada cien km., evidentemente obtenido en condiciones óptimas de carga reducida y velocidad de crucero; una cifra más real puede ser de 8 a 8,5 litros cada cien km. La velocidad es razonable, 10 km./h. pero consumo y velocidad dependen de la carga, viento etc.

Con éste, son 19 los modelos diferentes de tracción delantera; todavía son minoría, todos construidos en Europa y todos de cilindrada inferior al litro y medio, exceptuados el Lancia Flavia (1500 cc.) y el Citroën 19 DS (1900 cc.).

Sin embargo hay una evidente evolución hacia más coches con este sistema, como lo demuestra este modelo de una firma muy tradicionalista

Y ahora... Taunus 12M TS

Después de recibida esta nota de nuestro corresponsal, la fábica de Köln nos envió información adicional en forma directa. Al normal 12M se ha agregado ahora un modelo de mayores prestaciones deportivas, que lleva el nombre de TS y la compresión ha sido aumentada a 8,5 a 1, rindiendo por consiguiente una potencia de 62 HP SAE a 5000 rpm. La cupla es de 11,5 mkg. a 2700 rpm.

La relación de mando final ha sido "alargada" y se usa ahora 3,56 a 1 en lugar de los anteriores 3,78 a 1. Los asientos delanteros son individualmente ajustables, del tipo butaca. El interior lleva una terminación y adornos más detallados que en el caso del sedán TS normal. Según la fábrica, el 12M TS acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 6.6 segundos y la velocidad máxima es de 135 kilómetros por hora, cifra que vale por la de crucero, según la fábrica.

Más rápido, más lujoso, más deportivo, y, según la fábrica, apenas más caro. *

Características del nuevo Ford Taunus 12M

MOTOR

Cuatro cilindros en V de 60 grados; enfriamiento por agua en sistema cerrado con anticongelante incorporado de fábrica; válvulas en la cabeza; eje balanceador en el cárter para la supresión de vibraciones; block de fundición; tapas de aluminio.

Diámetro: 80 mm.
Recorrido: 58,86 mm.
Cilindrada: 1183 cc.
Potencia: 50 HP (SAE)
Revoluciones: 5000
Par motor: 8,5 kgm. a 2700 rpm.
Compresión: 7,8 a uno
Carburación: Carburador Solex 28 PDSI y bombo a diafragma.
Encendido: a bobina 6 volt.

TRANSMISION:

Caja y diferencial en bloque con el motor, todo adelante; cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás. Embrague monodisco seco; trasmisión a las ruedas por medio de ejes con crucetas del lado de la caja, acoples telescópicos y acoples Rzeppa sobre las ruedas. Relaciones de cada marcha: 4,0" - 2,33 - 1,48 - 1 - MA 3,96 relación final (piñón y corona) 3,78 a uno.

CHASIS

Suspensión delantera independiente con paralelogramos trasversales. Elástico trasversal superior y brazos inferiores; eje trasero de chapa estampada para soporte de ruedas con elásticos longitudinales. Frenos hidráulicos tipo a tambor. Dirección a sinfín con bolillas.

Distancia entre ejes: 2527 mm.
Trochas: 1245
Largo: 248
Ancho: 1594
Alto: 1458
Peso vacío: 845 kg.
Carga útil: 400 kg.
Gomas: 5,60 x 13 (sin cámara)
Tanque: 38 litros
Cárter del motor (aceite) 3,2 litros
Velocidad: 130 km/hora

https://argentoteca.blogspot.com

PONGA EL OJO Y...

CARTUCHOS (TIROS) F.M. 1500 metros de alcance, para armas calibre 22 en general; anticorrosivos, aseguran máxima precisión, velocidad de fuego y regularidad de presión.

DOS PRODUCTOS DE GRAN PRECISION Y SEGURIDAD

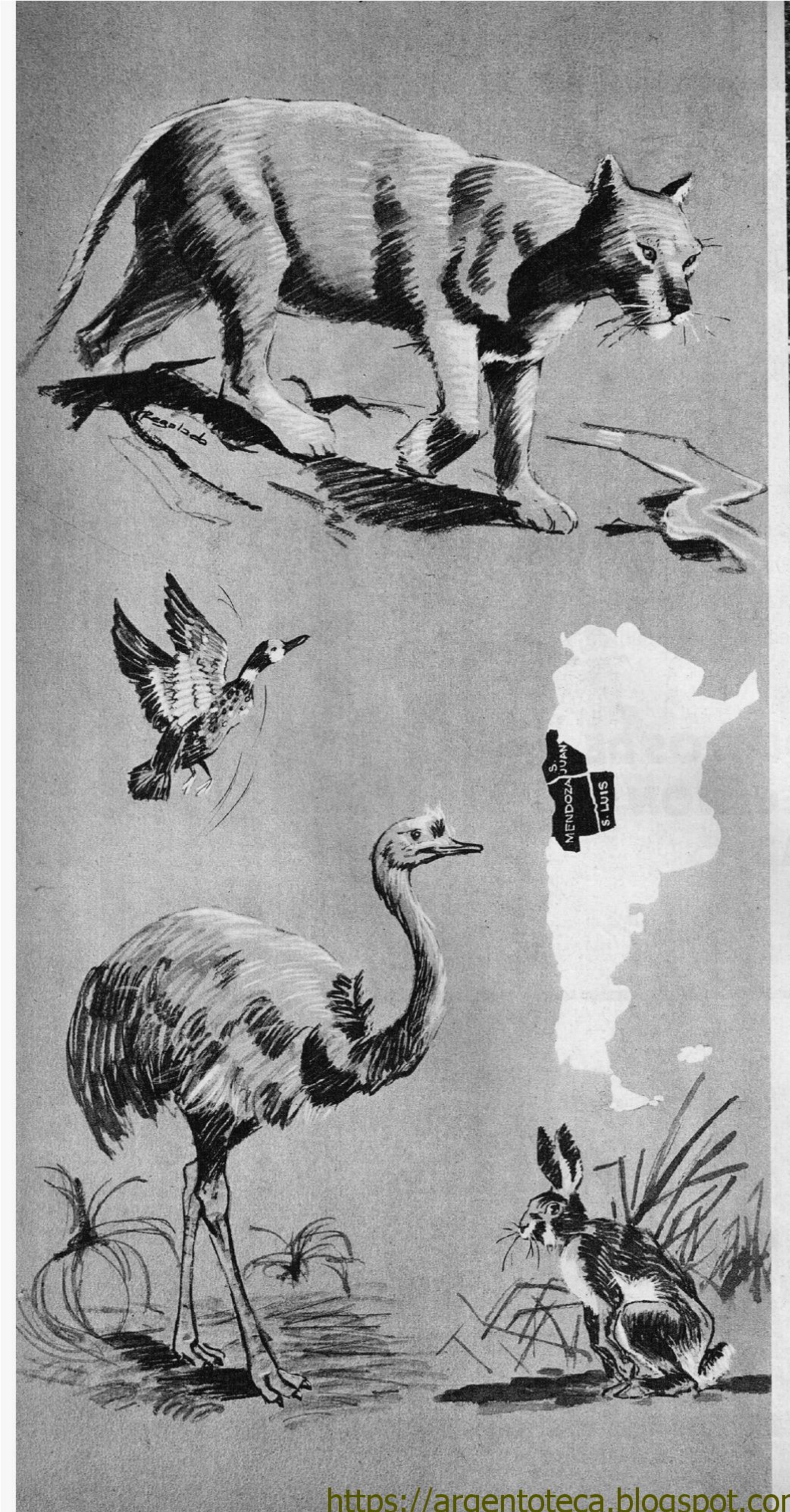
Señor comerciante, haga sus pedidos con tiempo

POLVORA SIN HUMO PARA CAZA Z-50
(en cuñetes de 190 grs.)

DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES

Gerencia General de Ventas - Cabildo 65 - Buenos Aires
AGENCIA ROSARIO Pcia de Santa Fé. Córdoba 1365 - 2º piso - Of. 202

https://argentoteca.blogspot.com



CAZA Y

Como sabemos, se denomina región de Cuyo a una vasta zona del país comprendida por las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan. La citada región ofrece excelentes posibilidades y atractivos para la práctica intensiva de la caza y del camping.

Desde distintos puntos del país buenos caminos pavimentados y consolidados conducen a la zona. Los interesados podrán consultar al respecto los siguientes mapas turísticos de PARABRISAS: Buenos Aires - Mendoza - San Luis - San Juan Nº 28, Rosario - San Juan, Nº, 9 y Bariloche - Mendoza, Nº 14.

Al margen de las rutas principales hay gran cantidad de caminos internos que por ser poco concurridos ofrecen mejores oportunidades para la caza de especies salvajes y de aprovechar al máximo la vida en campamentos que ofrece el encanto y la atracción de la aventura agreste. La forma ideal de llegar a la región para los cazadores procedentes de Buenos Aires, es entrando por la ciudad de San Luis y tomar luego las rutas interiores que conducen a San Juan. En San Luis pueden obtenerse los permisos de caza e instrucciones precisas concurriendo a la Asociación de Cazadores, calle Las Heras 938 - T. E. 1395. Esta asociación actúa como policía de Caza en toda la provincia. Para obtener referencias sobre Caza

https://argentoteca.blogspot.com

CAMPING EN LA REGION DE CUYO

por Norberto Alvarez Ojea

en la región de Cuyo, ver al vicepresidente de la Asociación señor Gert W. Schlesinger.

En la presente nota relacionamos específicamente caza y camping por cuanto las posibilidades deportivas están dadas por un tipo especial de caza que obliga a hacer muchos kilómetros por caminos más o menos desérticos.

En el caso de Mendoza y San Juan el mayor atractivo se halla en la zona de la precordillera y en algunos pasos donde el hombre se enfrenta con la naturaleza primitiva, a la par que con especies de animales salvajes o semisalvajes.

CAZA MENOR

La caza menor en la región de Cuyo no es abundante, pues, salvo ciertas zonas de San Luis y el sur de Mendoza, en las cuales pueden encontrarse, en determinadas épocas del año, liebres y perdices, el resto de la región presenta características especiales, pelados campos y montañas, que hacen dificultosa la presencia de ese tipo de animales. Referente a la técnica para este tipo de caza pueden consultarse los Nros. 7 y 19 de PARABRISAS, donde se habla de caza menor y armas adecuadas.

CAZA MAYOR

La caza mayor en la región abarca varias especies y asume por la geografía características especiales que se denotan en el armamento a emplearse en ésta.

Dado las inmensas distancias descubiertas en las que debe de actuar el cazador, y lo expuesto a verse en que está, el arma adecuada para esta emergencia y preferida por nuestros cazadores es el arma de caza mayor en sus diferentes tipos pero con el adicional de la útil y certera mira telescópica.

La caza que existe en la región de Cuyo comprende las siguientes especies: guanaco (exclusivamente en la precordillera, sobre todo en San Juan), puma o león americano, gato montés y gato de las pajas, zorro, zorrinos, comadrejas, chancho del monte (jabalíes, etc.) y aves de rapiña (en especial el cóndor, señor de los Andes que vuela y mora a grandes alturas), y como advertencia debemos señalar que entre las consideradas plagas se hallan distintas especies de serpientes venenosas.

Como decimos, en las cercanías del macizo andino se encuentra ya, lo mismo que en éste la caza preferida de los tiradores de larga distancia y de mira telescópica; nos referimos al asustadizo y solitario guanaco. Esta es, probablemente, una de las piezas más difíciles de cobrar dentro de las de caza mayor, no precisamente por su peligrosidad, que no es tal, sino por lo difícil que resulta el acercamiento para ponerse a tiro, en condiciones de cierta eficacia; y es ahí donde se pone de manifiesto la utilidad de la mira telescópica, sin la cual difícilmente se podría acertar un tiro.

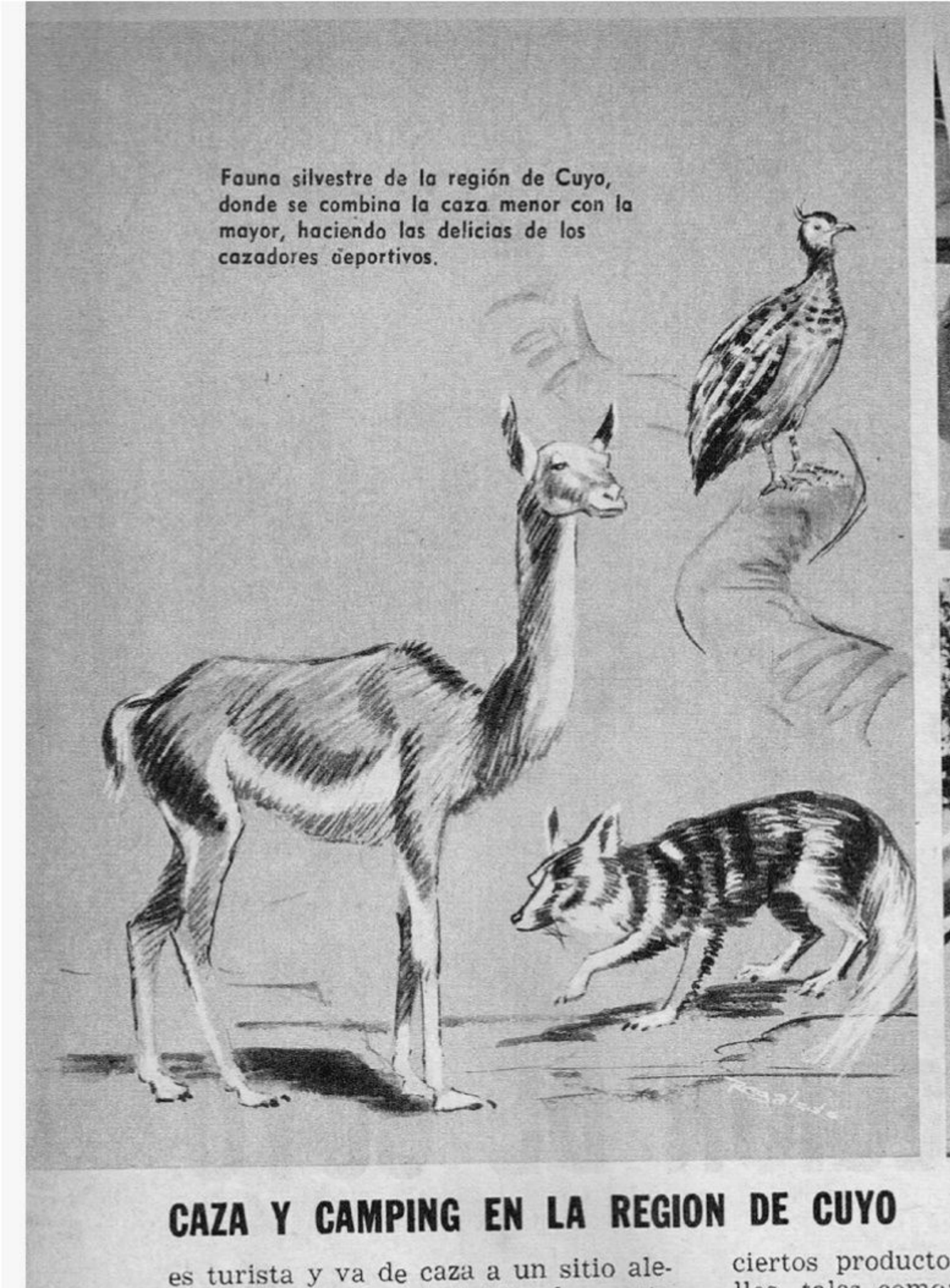
Nuestros cazadores están casi todos provistos de una de las mejores armas, y diríamos la más popular en el país cuando se nombra a un arma de caza mayor, el inolvidable fusil Máuser 7,65, de los modelos 1891 a 1909, mas moderno pero de la misma eficacia que su antecesor, ya sea conservando su línea militar o modernizado a la usanza deportiva, que lo aliviana y estiliza, pero no modifica su potencia y certeza ideal. Referente a armas de caza aconsejamos consultar la nota respectiva en el Nro. 20 de PARABRISAS.

En San Juan, las manadas de guanacos, capitaneadas por el "relincho" (guanaco jefe) pueden encontrarse en los valles intermontanos de los departamentos de Iglesias, Calingasta, Zonda, Jachal, etc. En los llanos puede intentarse la caza de los veloces avestruces, a quienes se persigue desde algún automotor; éstos habitan los departamentos de Caucete, 25 de Mayo y, sobre todo, Valle Fértil.

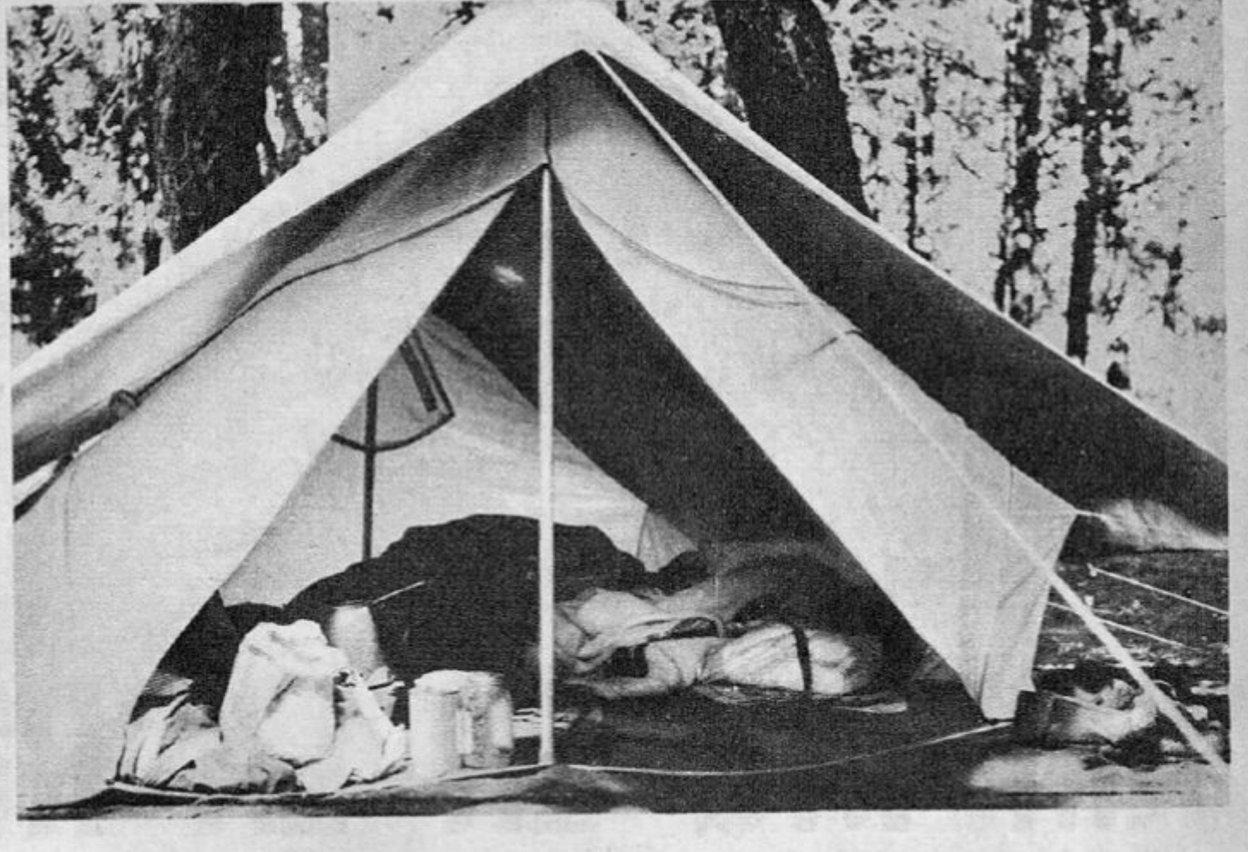
SINTESIS DE LAS REGLAMENTACIONES

Ahora sólo nos resta hacerle la siguiente composición de lugar. Usted

https://argentoteca.blogspot.com



Fauna silvestre de la región de Cuyo, donde se combina la caza menor con la mayor, haciendo las delicias de los cazadores deportivos.



CAZA Y CAMPING EN LA REGION DE CUYO

es turista y va de caza a un sitio alejado de su residencia habitual, en este caso la región de Cuyo; desea por lo tanto saber a que atenerse con respecto a sus derechos y obligaciones en su carácter de cazador deportivo.

En primer término, le diremos que el arma debe llevarse descargada y si es posible desarmada, dentro del automóvil y mientras se transite por rutas principales rumbo al lugar de la cacería. En cuanto al permiso de caza la vía más directa es obtenerlo por intermedio de algún club de cazadores o de la filial del Tiro Federal Argentino en el lugar. En caso contrario, solicitarlo a la autoridad policial o a la Dirección de Conservación de la Fauna de cada provincia, provistos de Cédula de Identidad y de Certificado de Buena Conducta.

En cuanto a las reglamentaciones, hemos preparado un extracto de las normas generales vigentes con ligeras variantes en la región de Cuyo. Por razones de espacio no podemos darlas completas, pero las mismas pueden solicitarse en esta capital en Casa de Mendoza, Florida 713, y de San Luis, Bdo. de Irigoyen 230.

A continuación damos la síntesis de las reglamentaciones:

Considérase "acto de caza" todo arte o medio de buscar, perseguir, acosar, apresar o matar los animales silvestres, así como la recolección de ciertos productos derivados de aquellos, tales como: plumas, huevos, nidos, etcétera.

A los efectos de las reglamentaciones, la fauna silvestre incluye a todas las especies de animales que reinen fuera del control del hombre, en ambientes naturales o artificiales.

El ejercicio de la caza deportiva con armas de fuego, así como la comercial, solo será permitido a los mayores de 18 años; podrán cazar deportivamente los menores desde 16 años solamente cuando lo hagan acompañados de una persona mayor de edad.

El derecho de caza puede ejercitarse en todos los terrenos que no estén expresamente *vedados*, ya fueran de propiedad particular o fiscal.

Toda persona *autorizada* para el ejercicio de la caza deberá, en caso de hacerla, en propiedad privada, requerir la anuencia del dueño u ocupante legal del campo. Los dueños necesitarán esa anuencia del arrendatario, a no ser que en el contrato de locación que hubieren celebrado, se reservaran el derecho de cazar.

Entiéndese por caza deportiva, el arte lícito, noble y recreativo de cazar animales silvestres, con armas, sin fines lucrativos.

Los cazadores están obligados a llevar consigo el permiso de caza y documentos que acrediten su identidad. *

EQUIPO BASICO DEL ACAMPANTE

1 bolsa de dormir.
1 par de zapatos "patria".
1 par de zapatillas con suela de soga.
1 camisa de tela gruesa, de color oscuro y manga larga.
1 camisa de tela fina, de manga corta.
1 pantalón de tela gruesa (vaquero no es aconsejable).
1 bufanda larga.
1 pulóver de manga larga y traza gruesa.
1 pedazo de nylon de 2x2 mts.
1 plato hondo de hojalata.
1 cuchara, tenedor y cuchillo.
1 vaso de hojalata (preferiblemente un jarrito).
1 marmita (cacerola pequeña).
Fósforos en bolsita impermeable.
1 cuchillo de campo con vaina de cuero.
1 trozo de cuerda fina de cinco mts.
1 botiquín completo.
Elementos para afeitarse.
Linterna 2 elementos.

ELEMENTOS GENERALES

1 carpa individual o de mayor capacidad (según los casos).
1 brújula.
1 juego de mapas de la zona.
Calentador a alcohol.
Botella con alcohol de quemar.
Agujas de coser gruesa y fina, e hilo.
1 hacha.
1 pala de camping.
1 martillo (que tenga sacaclavos).
Una lámpara con batería o un farol de kerosene.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

CUANDO SOBRAN DOS RUEDAS

Sunny, inevitablemente ve la cosa torcida mientras maneja con el coche a 45 grados de inclinación. Indudablemente, hay formas más cómodas de correr en un automóvil.

VIRTUOSISMOS DE UN AUTOMOVILISTA

¿La razón de este curioso proceder? Bueno, nosotros tampoco la conocemos..., pero Jean Sunny, el conductor que anduvo en dos ruedas durante 95 kilómetros, dice: "Yo soy un técnico, no un malabarista...". El procedimiento consiste en lanzar el auto por una rampa inclinada lateralmente y después mantener la posición inclinada mediante maniobras del volante, más o menos como se hace para mantener vertical una motocicleta o bicicleta durante la marcha normal de esos vehículos. Nosotros no lo sabemos hacer, así que no escriban preguntando más datos...

Además, el chiste saldría caro para cualquier particular que quisiera imitar la hazaña de Sunny. Las dos cubiertas del lado donde está apoyado el auto duraron escasamente 4 kilómetros, siendo entonces necesario proceder a su reposición.

Aparte de Jean Sunny, otro francés, José Ange, también sabe gobernar un coche en esta curiosa posición. En un determinado momento, Sunny anduvo a 80 km/hora durante un corto trayecto. *

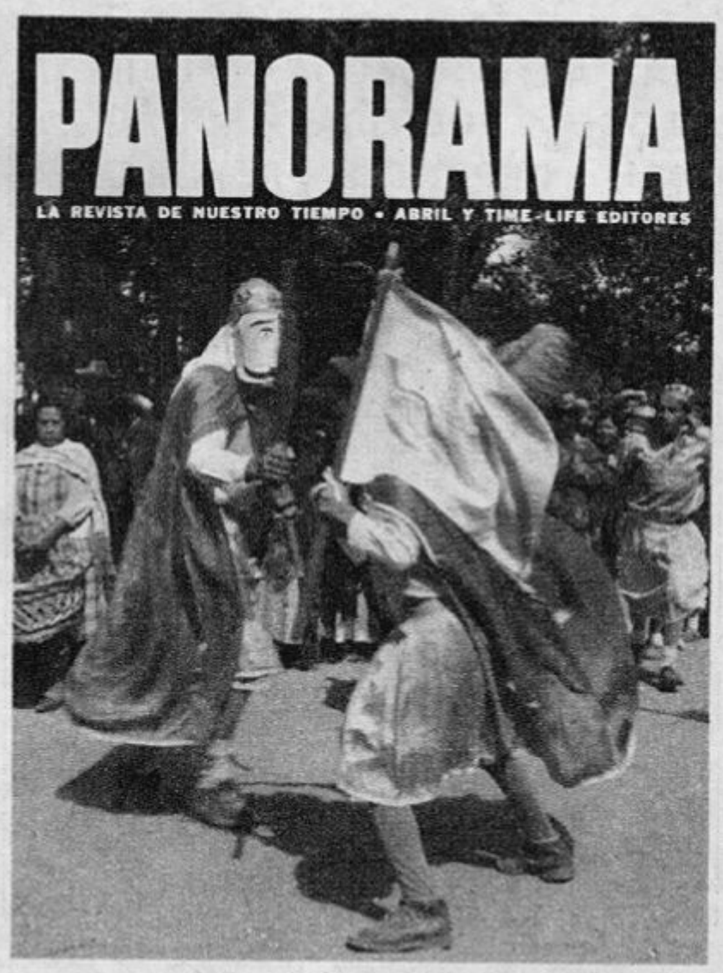
¿Cuántos franceses habrían jurado no tomar más vino durante los 95 kilómetros de trayecto de Sunny y su Simca-1000? Tardó 10 horas en cubrir ese trayecto en 2 ruedas.

Sunny pasa frente a una panadería que debe datar de varios siglos atrás. Lo antiguo enfrenta por un momento a la técnica de la última actualidad.

https://argentoteca.blogspot.com

ABRIL Y TIME - LIFE EDITORES

PRESENTAN **PANORAMA**



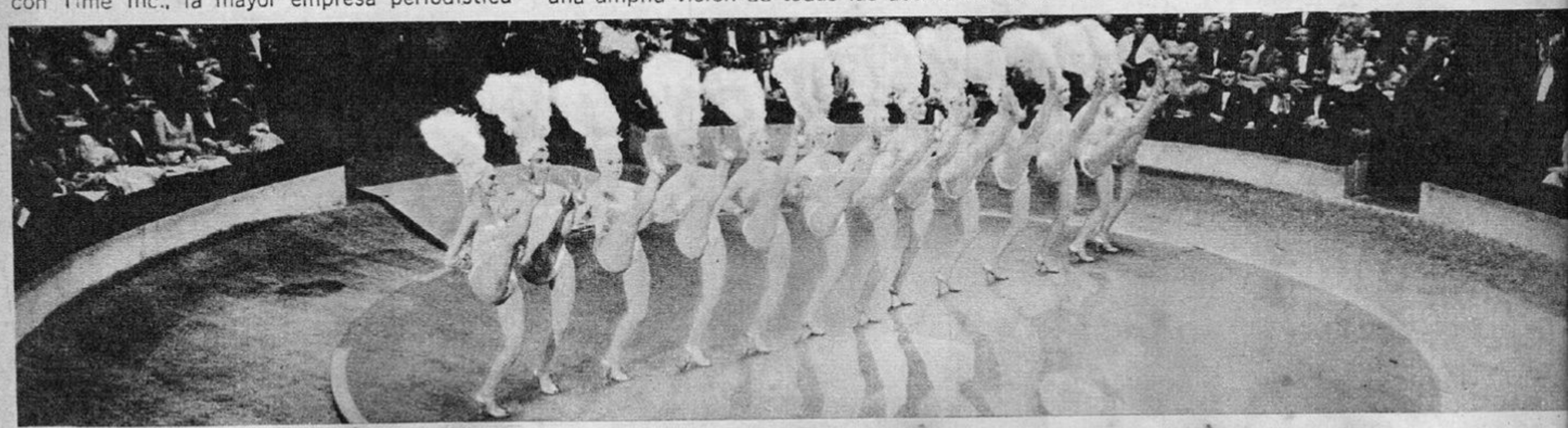
https://argentoteca.blogspot.com

PANORAMA

UNA NUEVA ETAPA EN EL PERIODISMO DE NUESTRO TIEMPO!

Dentro de muy pocos días será presentada al público argentino una de las realizaciones más espectaculares del periodismo moderno: PANORAMA. La nueva revista mensual nace de la unión de la Editorial Abril, la más dinámica editorial argentina - creadora, entre otros éxitos, de Claudia, Nocturno y Parabrisas - con Time Inc., la mayor empresa periodística del mundo - que publica Time, Life, Fortune y otras revistas - recibiendo desde su aparición un aporte de capacidad y experiencia incomparables. Esa misma circunstancia permite a PANORAMA disponer de los medios más extraordinarios para ofrecer en sus páginas el mejor material periodístico del mundo y, al mismo tiempo, hacerlo con una gran calidad de impresión y reproducción.

El nombre de la nueva revista indica claramente lo que quieren ofrecer sus editores: una amplia visión de todas las actividades del hombre; una imagen total de todo lo que a usted le preocupa, le atrae, le interesa y le divierte. Y PANORAMA puede hacerlo porque dispone de la red informativa y fotográfica más vasta que existe - con corresponsales en las principales ciudades y equipos que recorren hasta las más lejanas regiones del globo y con los mejores redactores y fotógrafos locales. Mes a mes, esa organización permitirá a PANORAMA contestar desde todos los ángulos, los interrogantes que hoy se plantean las personas inquietas e inteligentes.



CIENCIA - ARTE - MODA - MEDICINA PSICOLOGIA - POLITICA - ECONOMIA RELIGION - DEPORTES - REPORTAJES ESPECTACULOS

Estos temas, y todos los que interesan a las personas modernas, serán desarrollados con un mismo espíritu en las 130 páginas de PANORAMA.

Texto, fotografías y color se complementarán para lograr un enfoque integral, y descubrir así nuevos aspectos del tema tratado.

Usted - y cada lector - es la referencia directa de todas las notas y comentarios de PANORAMA: siempre estarán dirigidos a su interés personal, respondiendo a sus problemas, a sus esperanzas, a su curiosidad.

¡UNA INVITACION ESPECIAL PARA U ESPECTACULO MARAVILLOSO!

PANORAMA aparecerá a fines del mes de m yo, y usted está invitado desde ahora a ace tar el título de "Amigo de PANORAMA", qu corresponde a los primeros suscriptores de revista. Así podrá aprovechar el precio esp cial ofrecido únicamente en esta oportunida

NO ENVIE DINERO: Remítanos el cupón qu acompaña este aviso. PANORAMA le hará sa ber luego cómo podrá hacer efectivo el pag

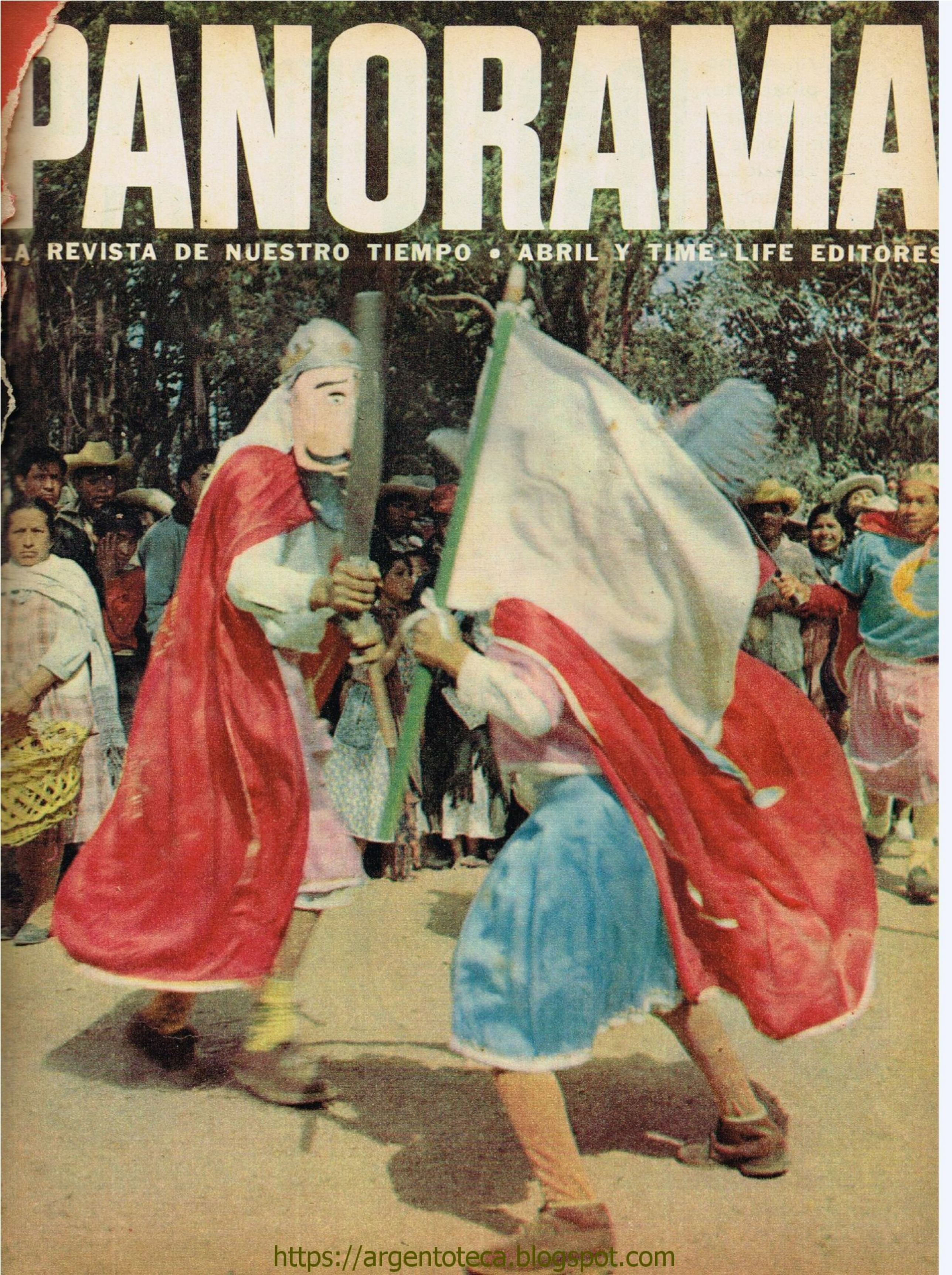
El precio de la suscripción anual, en est única ocasión, será de $ 400.- (o sea que uste recibirá 12 números de PANORAMA cuyo val es de $ 480.- por sólo $ 400.-)

Llene el cupón, recórtelo y échelo en un buzó de correos.

https://argentoteca.blogspot.com

PANORAMA

LA REVISTA DE NUESTRO TIEMPO • ABRIL Y TIME-LIFE EDITORES



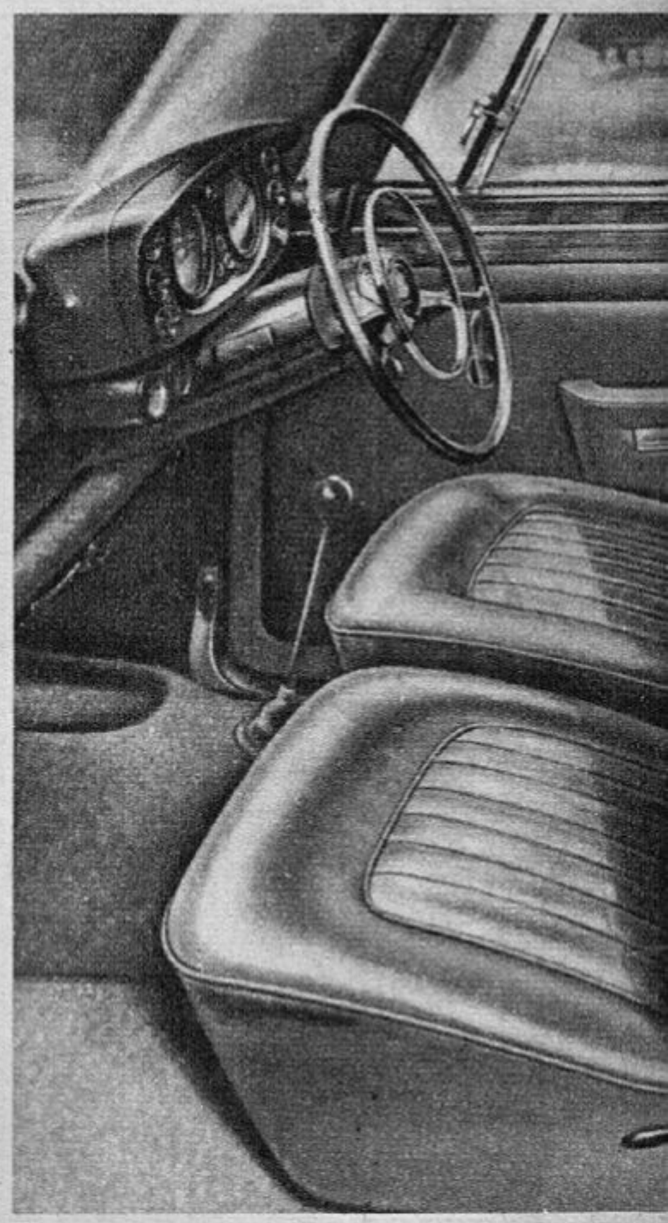
https://argentoteca.blogspot.com

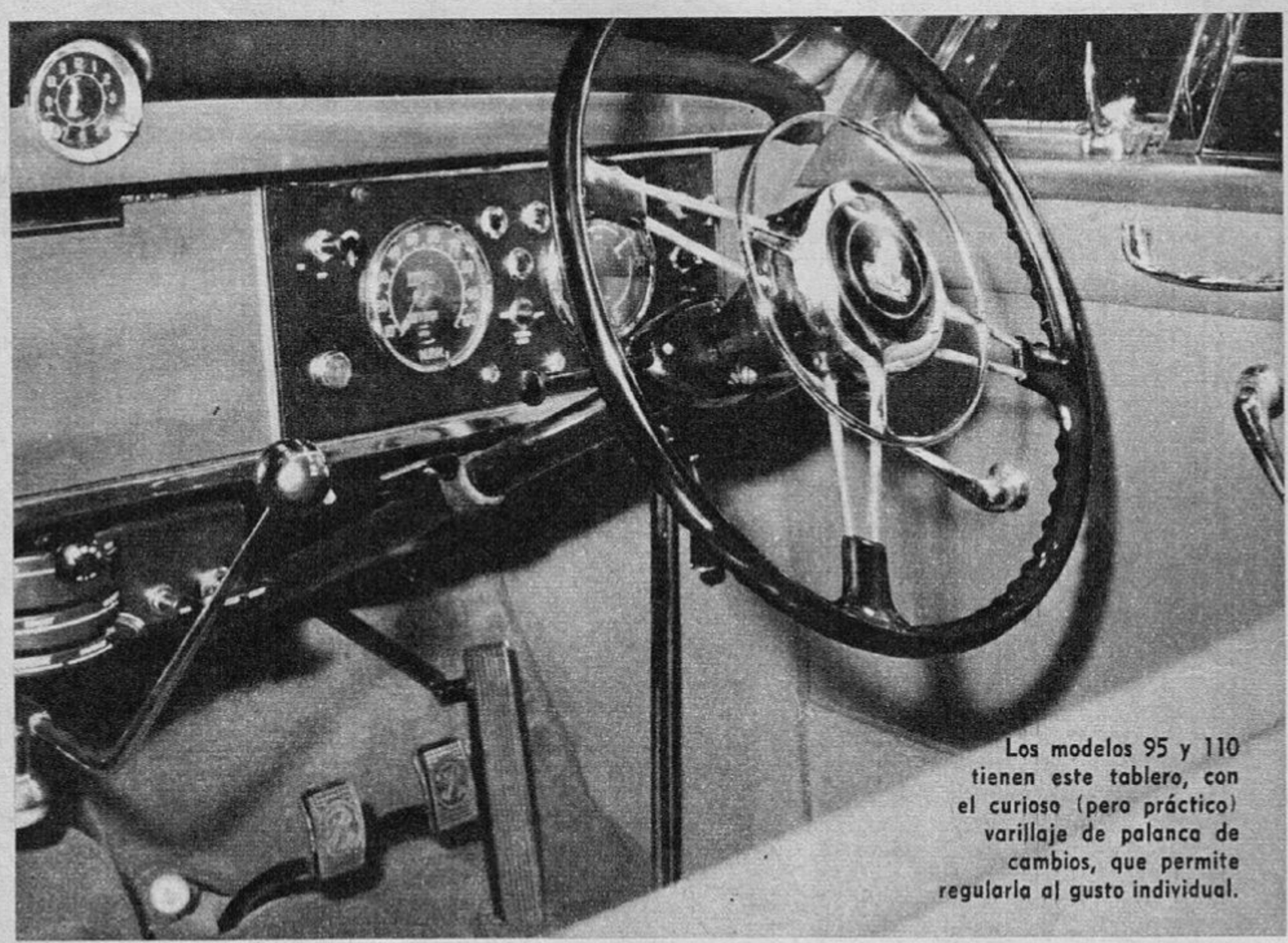
Ud. rompe un picaporte, y le mandan una corbata de regalo..., aunque ¡es tan plebeyo chocar!

ROVER

CARRU CABA

La cupé (primer plano) se diferencia del sedan únicamente en una línea más lanzada y ventiletes traseros. A la derecha, vemos el lujoso interior de la cupé, con cuatro asientos individuales.



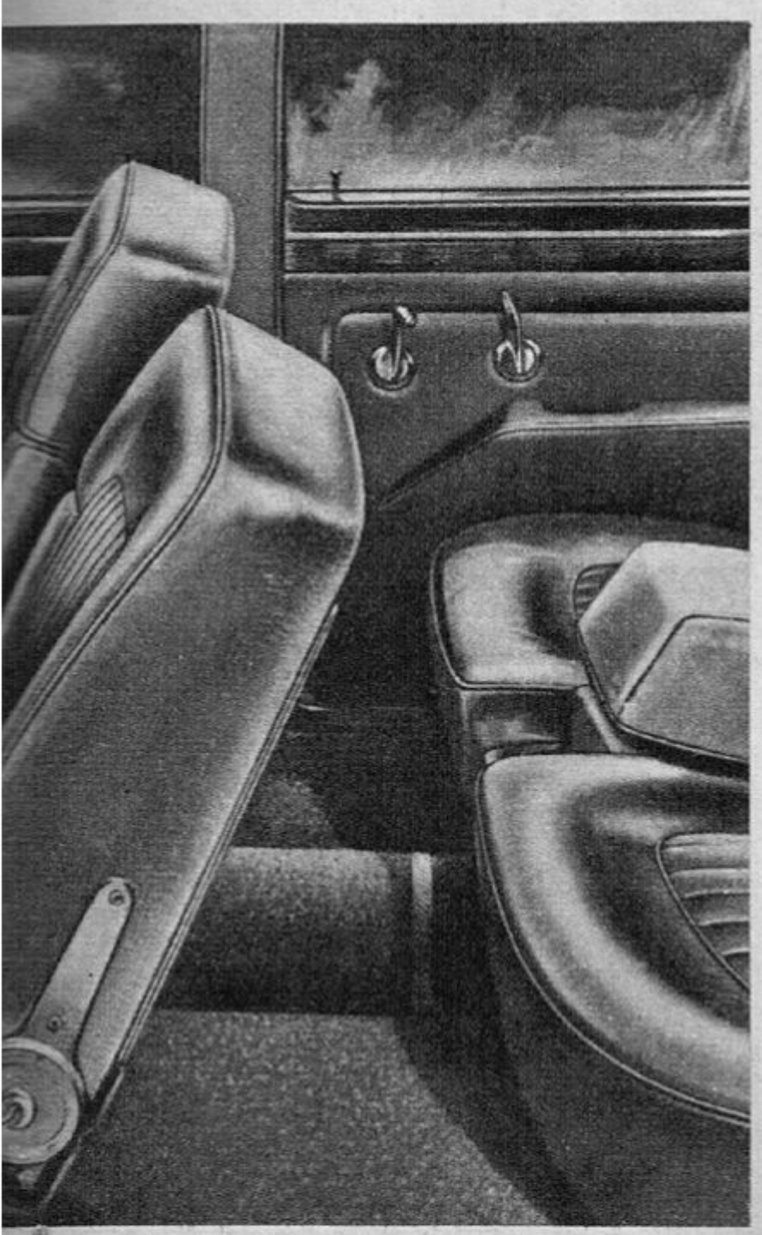


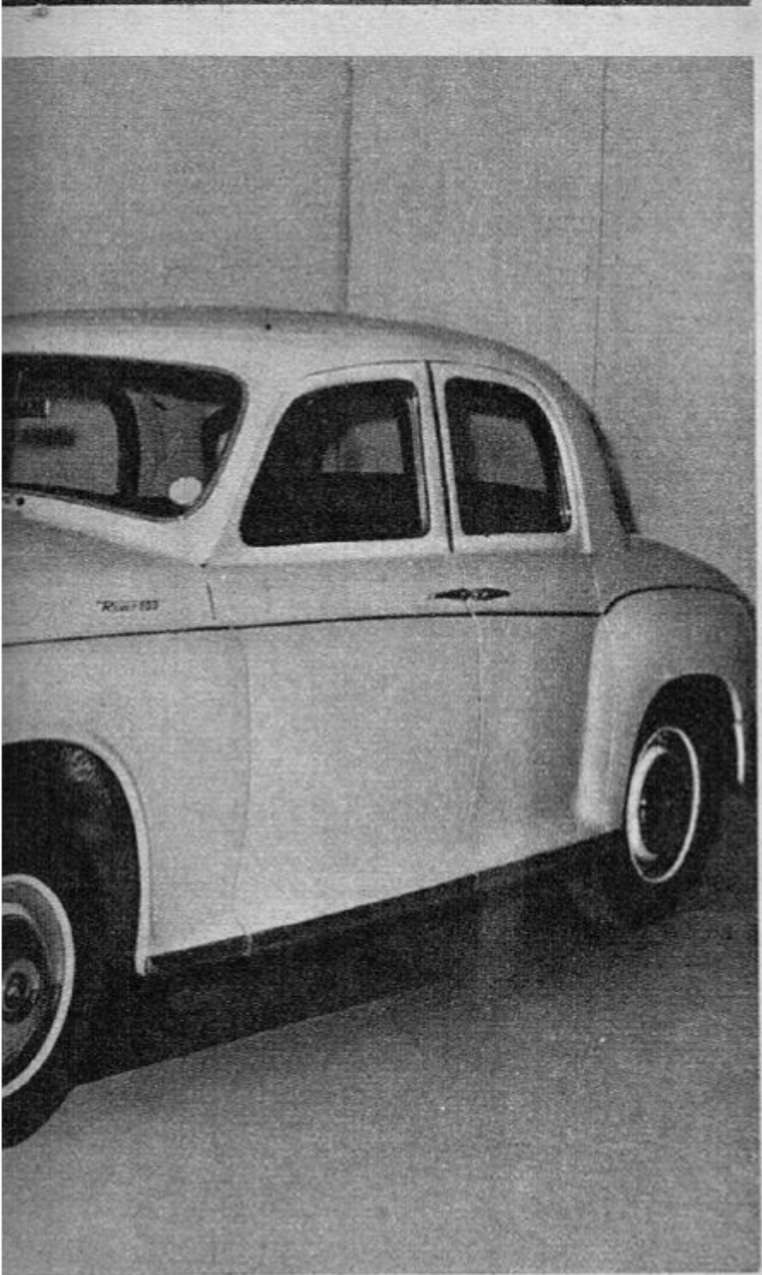
Los modelos 95 y 110 tienen este tablero, con el curioso (pero práctico) varillaje de palanca de cambios, que permite regularla al gusto individual.

Los modelos 95|110 comparten esta carrocería ya veterana en la línea Rover, igual que años anteriores con el agregado de una bagueta cromada.

https://argentoteca.blogspot.com

AJE PARA LLEROS





Hace muchos años, en lo que los historiadores señalan como "la bella época" —el "tiempo lindo" del desaparecido Soiza Reilly—, los fabricantes ingleses de carruajes anunciaban sus productos como "carriages for gentlemen" "carruajes para caballeros".

En 1963 la Rover no usa ese slogan, por cierto, pero a través de sus últimas realizaciones en materia de automóviles, ha sabido llevar la sobriedad y el refinamiento tipo "Cuadernos del Mayor Thompson" a un nivel prácticamente insoportable. En gran medida puede decirse que el Rover es la quintaesencia del automóvil inglés. En los últimos tiempos, la empresa parece decidida a modificar un poco esa imagen corporativa, poniendo mayor énfasis en performance, pero los Rover, de hace muchos años a esta parte, se han caracterizado por un sereno andar, estabilidad buena, pero no sobresaliente, poco consumo de combustible, y un interior con tapizado y terminación digno de épocas victorianas; tablero de madera, tapizado de cuero, y por otra parte, instrumental diseñado para informar y no solamente para advertir.

De unidades Rover existentes en nuestro país, el mayor caudal llegó en 1947, el gran año de la inmigración automovilística inglesa a la Argentina. Posteriormente, llegaron en cantidad mucho menor; muchos afectados a la representación diplomática o a británicos que tomaban residencia en la Argentina.

La profusión de marcas de automóviles existentes en Gran Bretaña obedece, primordialmente, a un deseo de individualismo, porque a la gente no le agrada tener un auto exactamente igual al del vecino; y ese individualismo se manifiesta también en una gran variedad de modelos dentro de una misma marca. De un tiempo a esta parte, la serie Rover se caracterizaba por una compleja selección que, además, tendía a variar de año en año, cosa que poco contribuía a facilitar una visión global del panorama.

Actualmente hay dos tipos de carrocería (una dividida en dos variantes) y tres motores en dos cilindradas.

Los tres motores tienen la misma construcción; seis cilindros en línea con válvulas de admisión a la cabeza y válvulas de escape laterales (culata en F, tal como venía en algunos modelos de Jeep Willys, importados a nuestro país alrededor del 52). Este tipo de construcción (que en un tiempo caracterizó también a los motores Rolls-Royce) es relativamente costoso, pero parece ofrecer ventajas en bajo nivel de ruidos de funcionamiento.

Los Rover de la serie 95 y 110 tienen 2.625 c.c. con cilindros de 77.8 x 92.1 mm. Las potencias son de 102 HP para el "95" y 123 HP para el más deportivo "110". Estos coches tienen una rarísima palanca de cambios, del tipo central, que es orientable con una articulación, permitiendo que su posición de reposo, o punto muerto, se adapte a cada conductor en particular; un detalle muy interesante y refinado, aunque la palanca es definitivamente candidata a la categoría de cosa rara. ya que la bocha selectora de cambios sale un primer tramo rematado por una articulación; de esa articulación nace la última parte de la palanca, que es un caño relativamente grueso que describe una grácil parábola hasta llegar a la perilla...

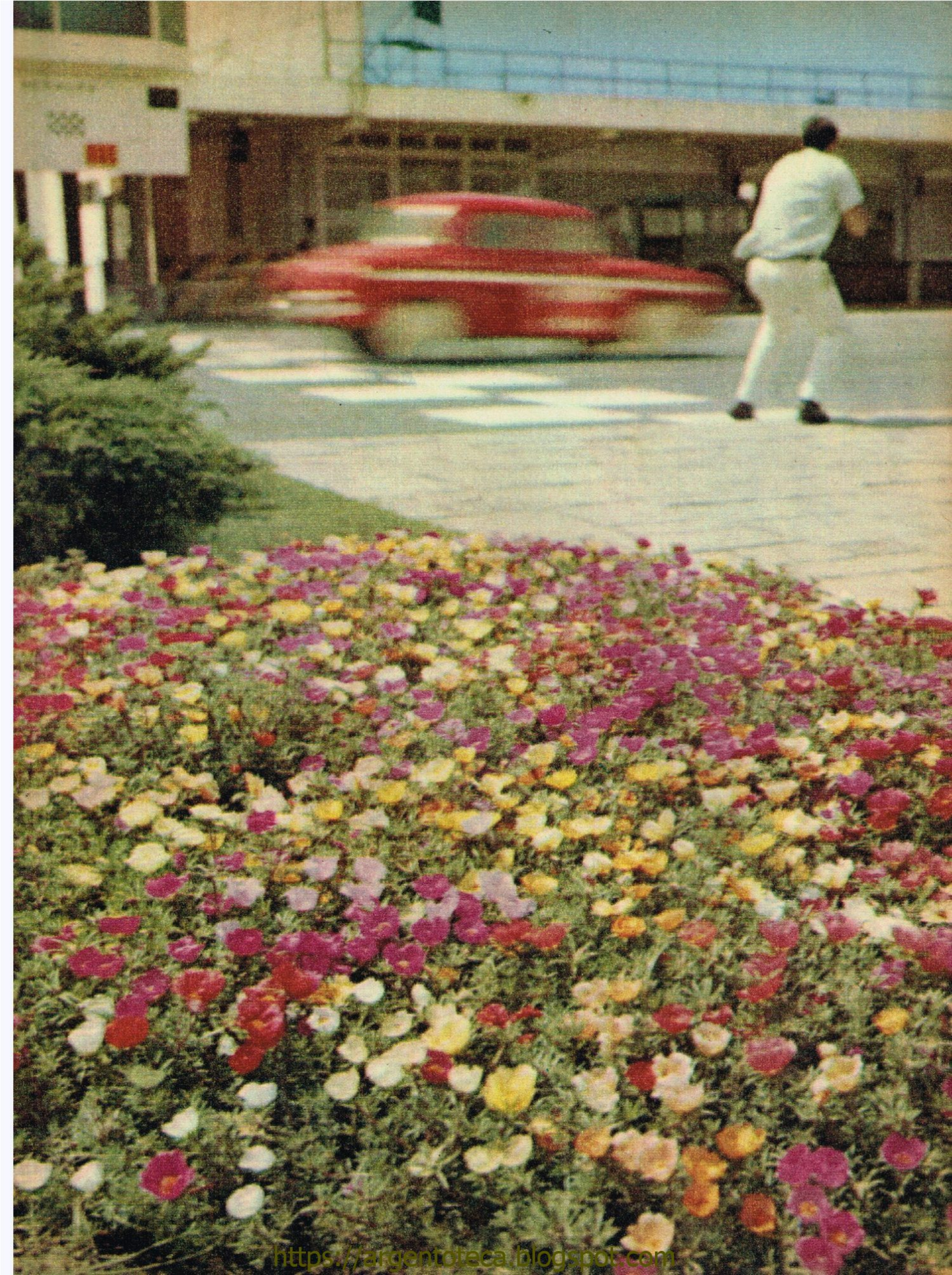
El otro tipo es el tres litros, que se ofrece en dos versiones de carrocería; el sedan (el modelo 63 es el llamado Mark II) y lo que la Rover, mediante algún proceso de raciocinio enteramente propio, llama "Coupé", aunque es prácticamente igual que el sedan y además tiene cuatro puertas. La diferencia entre el sedan y la cupé es que la cupé (¡sic!) tiene un tanto más lanzada la línea del techo atrás; tiene mayor énfasis en alta performance, y es un auto que, dentro de determinado tipo de apreciación estética, es muy bonito, pero aún así, el apelativo cupé suena a raro, salvo que el comprador sea tan individualista que quiera poseer la única cupé del mundo con cuatro puertas...

Otro aspecto que destaca al Rover es la extraordinaria calidad de la terminación. Unida a su refinamiento de fabricación, esta cualidad le ha valido al Rover el mote de "Rolls-Royce del hombre pobre". Un automovilista norteamericano una vez contó las peripecias que tuvo cuando en un accidente de tránsito, le arrancaron el picaporte de la puerta trasera izquierda. Después de varias llamadas telefónicas a la filial norteamericana —llamadas atendidas con invariable cortesía, pero que no produjeron ningún picaporte— logró establecer contacto con un funcionario que arqueó enormemente las cejas cuando se enteró de que un dueño de Rover había tenido algo tan vulgar como un accidente de tránsito. (Es muy posible que en el momento de arquear las cejas, se le haya insinuado un tic en la comisura de los labios, pero ésa es pura suposición nuestra.)

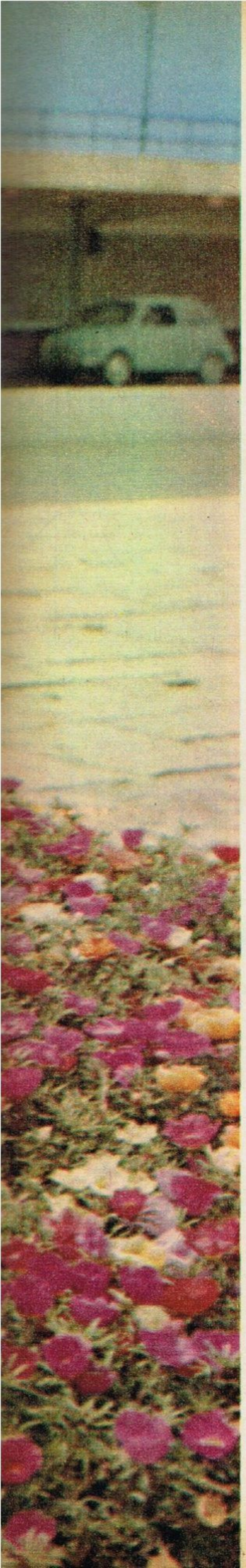
Un mes después el "roverista" recibió un paquete lujosamente embalado, directamente de Inglaterra con un picaporte y una nota en la cual la empresa expresaba su condolencia por el incidente y le enviaba el repuesto sin cargo, como una atención "hacia nuestra legión de amigos en vuestro país". Colocó el picaporte, y unos meses más tarde, recibió otro paquete más; una suntuosa corbata de foulard de seda, con la marquilla Rover repetida como motivo, que la empresa le obsequiaba, presuntamente, como otra atención más a la legión de amigos.

El norteamericano concluyó diciendo: "Ningún auto satisface por completo, y yo he tenido problemas con la bomba de nafta cuando ando por caminos a gran altura o en días muy calurosos, pero, después de esto ¿qué auto puedo comprarme que no sea otro Rover?". *

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com



16 road-test de PARABRISAS: probamos el

GORDINI

El Gordini de Renault es una versión corregida y aumentada en sus aptitudes automovilísticas del modelo Dauphine. Las diferencias entre uno y otro automóvil radican sustancialmente en la parte mecánica, motor y transmisión. Los detalles de carrocería están en este caso algo mejorados, aunque sin perder el sentido del modelo de origen. Luego, lo que expresamos oportunamente para el modelo Dauphine, en cuestión carrocería y detalles generales (Parabrisas nº 12, octubre de 1961) puede aplicarse en el caso Gordini.

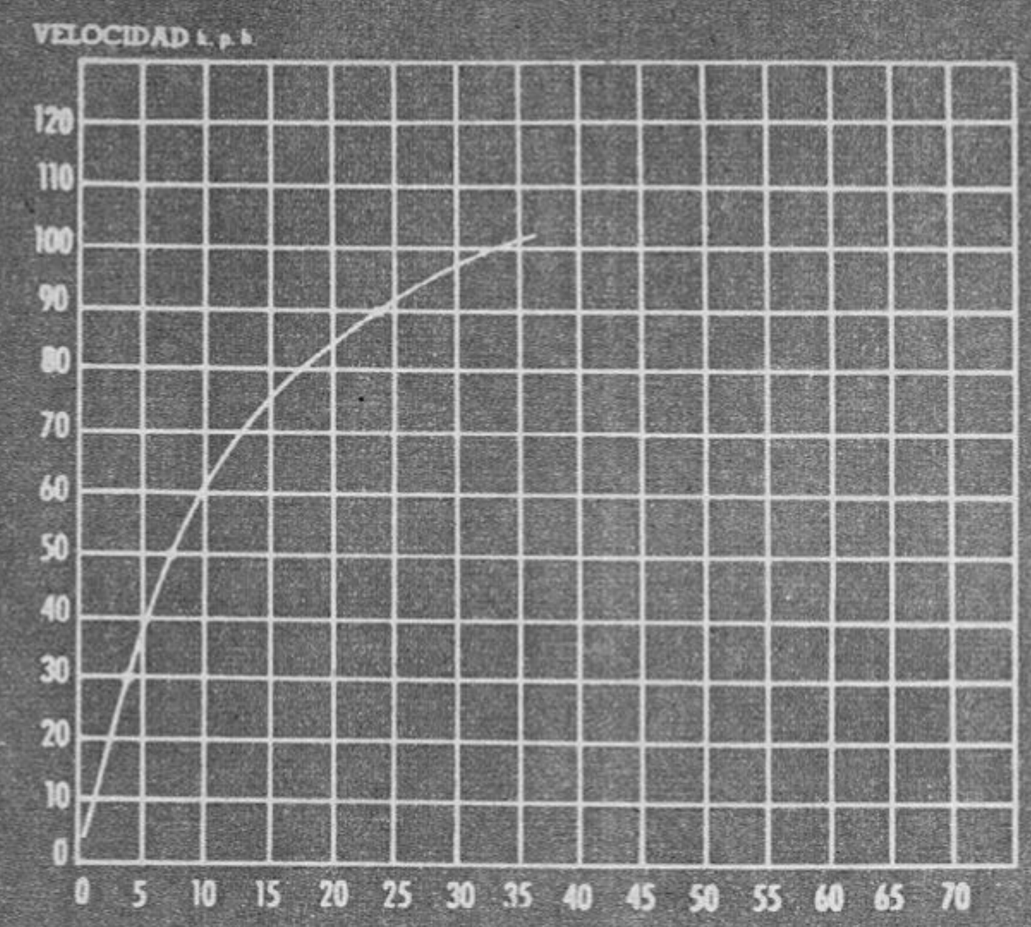
La terminación en general de detalles de carrocería es buena, comprobándose la ausencia de esos pequeños defectos de tapicería que aparecen en algunas marcas de producción nacional.

El interior del automóvil está bien tapizado, y los asientos tienen un nuevo diseño con respecto a los del Dauphine que los hace más cómodos y confortables, cosa que se nota en viajes de larga distancia y duración.

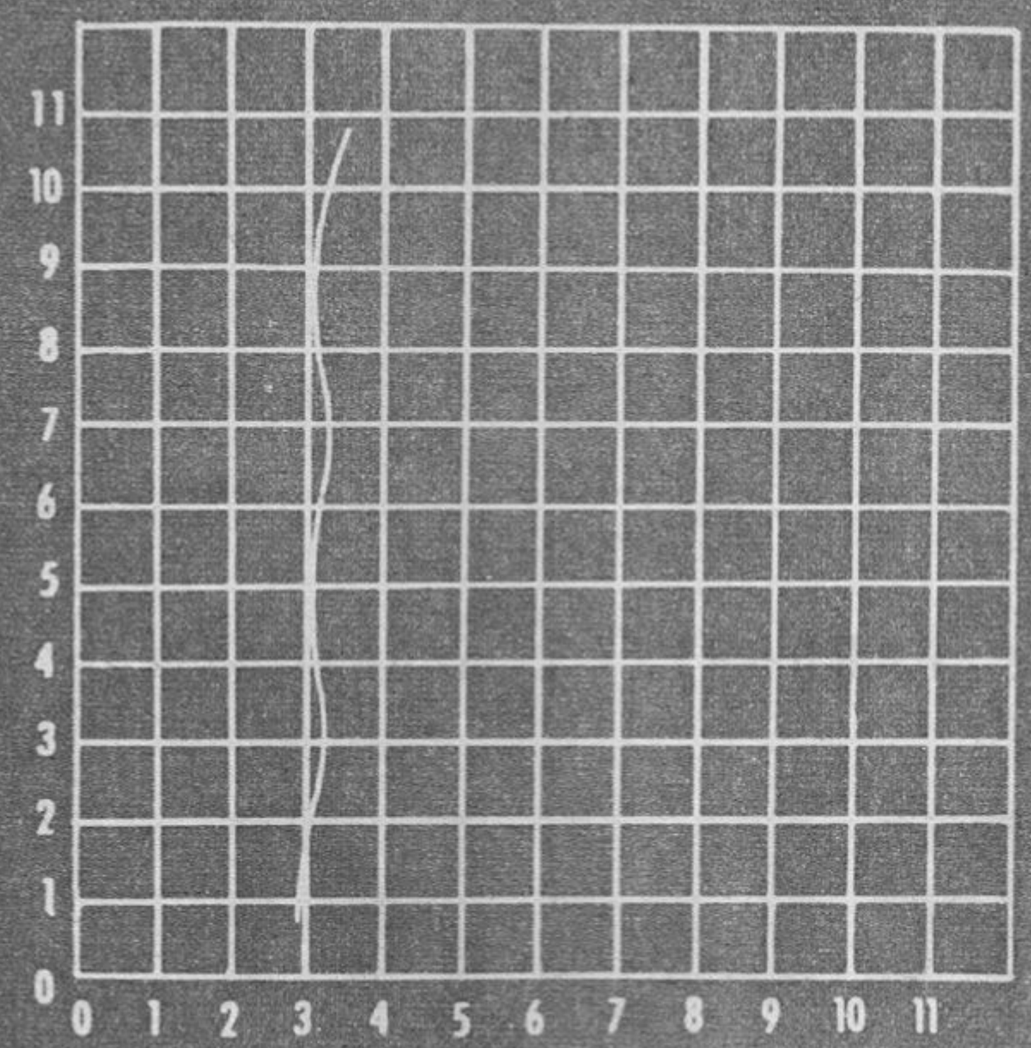
Cuando la revista PARABRISAS recibió el automóvil para Road Test, lo hizo con el comprensible interés de aquellas personas que han probado un automóvil y se les ofrece una nueva y más poderosa versión del mismo.

El nombre Gordini está ubicado sobre el costado derecho del automóvil y junto con una bagueta de color

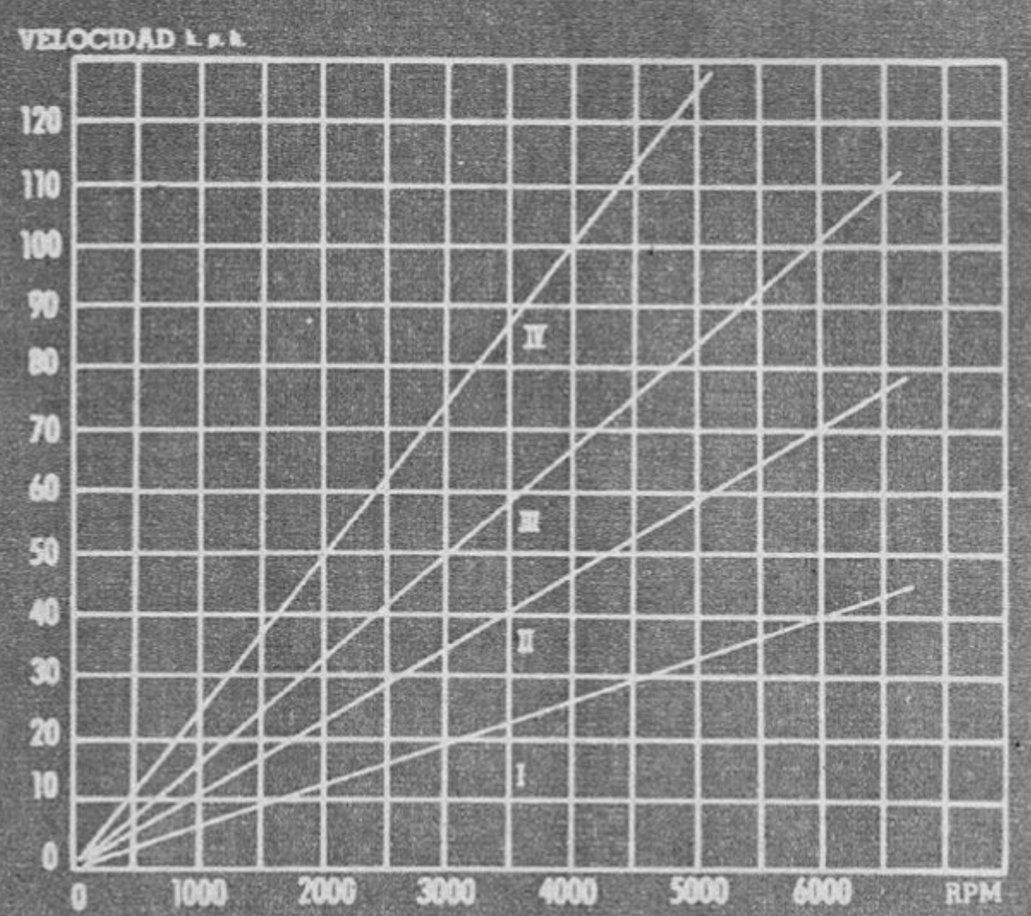
https://argentoteca.blogspot.com

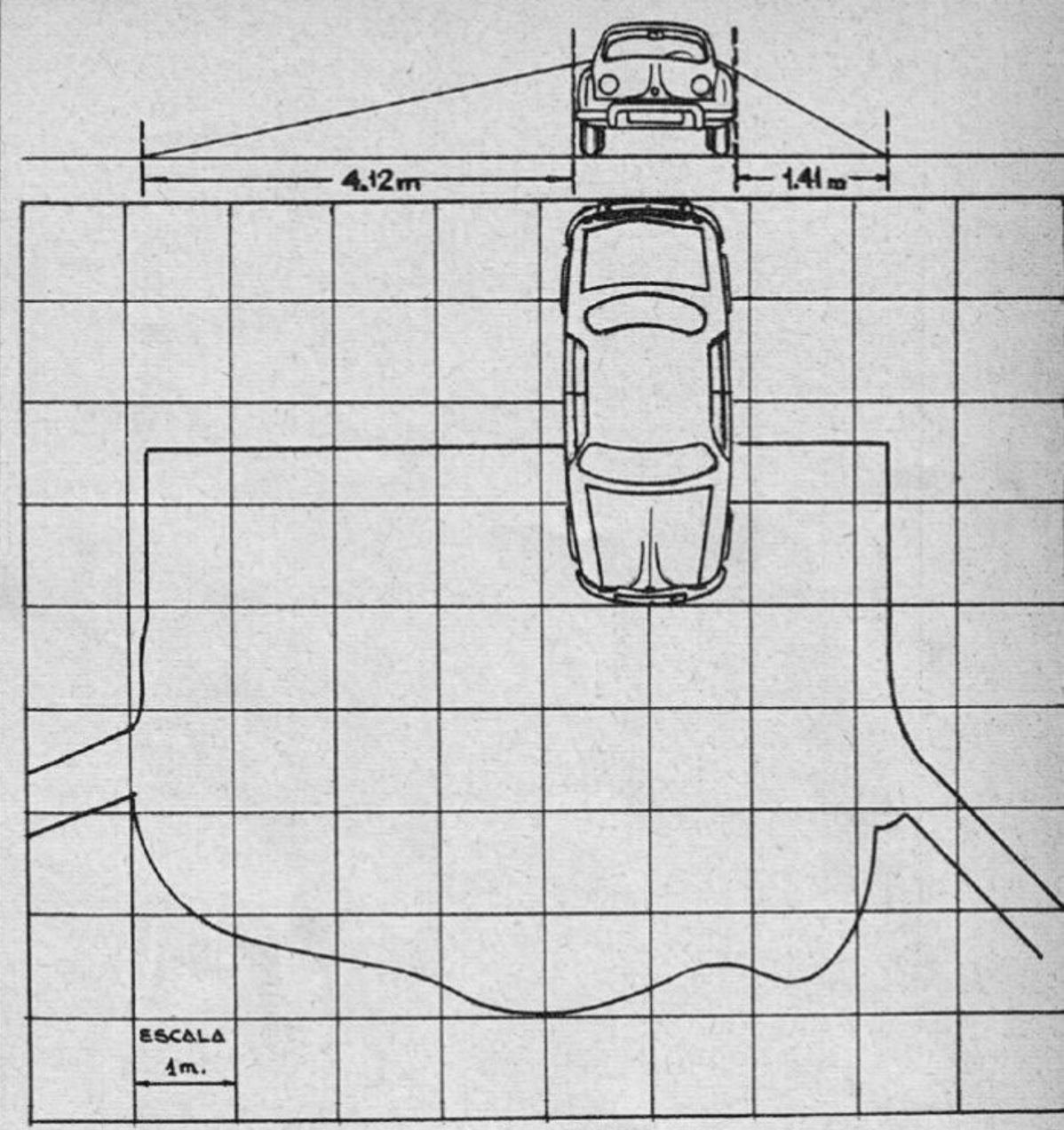


La curva de aceleración del Gordini demuestra, por su forma netamente ascendente, lo acertado de las relaciones de la caja de velocidad. Los cambios, a 30, 50 y 90 kilómetros por hora.



Arriba: las pruebas de fade demuestran que los frenos no sufren desvanecimiento del poder frenante en 10 frenadas seguidas. Abajo: velocidad en función de las rpm. en las distintas marchas. Los cambios se realizaron entre las 4500 en 1ª y 5700 en 3ª.





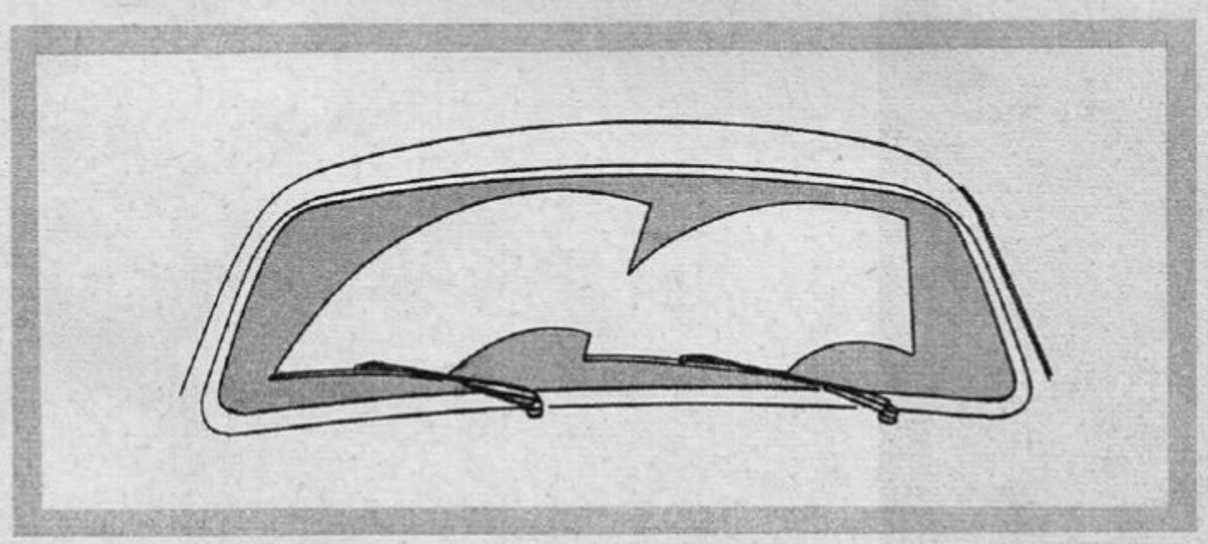
distinto al de la carrocería, que corre sobre los lados del auto, diferencia este automóvil de su predecesor, el Renault Dauphine. No hay otro detalle exterior que sirva para diferenciar ambos automóviles entre sí.

Las condiciones de comodidad del piloto son satisfactorias. Si el individuo que maneja no es exageradamente alto, puede hacerlo con toda comodidad, aun contando con el espacio disponible para los pedales, que es algo restringido, por encontrarse a la misma altura que los faldones interiores de las ruedas delanteras.

El "tacto" —llamémoslo así— de los tres pedales es suave y progresivo, sin saltos ni endurecimientos bruscos, sean éstos calculados o no. El tamaño del apoyapié de los pedales

https://argentoteca.blogspot.com

La visibilidad del Gordini está demostrada en este gráfico. El diseño de la luneta trasera, de corte algo demodé, extiende la línea trasera de visión hasta más de seis metros. La foto de la izquierda muestra al Gordini en la curva de la horquilla del Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires. Por seguridad del fotógrafo, la fotografía fue obtenida con teleobjetivo. La velocidad de entrada del automóvil a la curva fue de 70 kph. y la de salida aproximadamente la misma. Nótese el escaso rolido del coche.



también es reducido, pero la práctica de encontrarlos en un momento de apuro se adquiere a los pocos kilómetros de manejar el automóvil.

La posición del volante es correcta, y éste tiene una inclinación suficientemente deportiva como para que el manejarlo sea una sensación agradable. La misma textura del volante, fino y con un moleteado antideslizante, contribuye en mucho a esa sensación deportiva que se trasluce en general en todo el automóvil.

Los controles, tanto visuales como manuales, están al alcance cómodo del conductor, y el tablero, simple y sin perillas hace que el mecanismo de puesta en marcha sea una operación sencilla. El Gordini, como su antecesora la Dauphine, trae un sistema de arranque en frío, cebador automático, que, además de eliminar una perilla del tablero, funcionó bien en el automóvil probado; mejor en las mañanas frías que cuando el día era caluroso y el motor estaba caliente.

Las circunstancias en que se desarrolló la prueba en ruta del automóvil no fueron fáciles. Durante el viaje, cuatro mil kilómetros, el tiempo fue muy caluroso. La aguja indicadora de temperatura siempre estuvo en la región verde; pero más cerca de la punta caliente que de la fría. Cuando la velocidad descendía de los 115-120 de marcha o crucero a los más o menos 90 kilómetros por hora, durante un corto lapso la temperatura descendía sensiblemente y la aguja ubicábase en el centro de la zona verde. El conductor no debe preocuparse de todos modos por que la aguja se interne uno o dos milímetros en la zona roja, ya que a esa altura todavía se encuentra dentro de la temperatura normal de funcionamiento, que oscila entre los ochenta y cinco y noventa grados centígrados.

De todos modos, la performance del Gordini es muy buena en cuanto se refiere a velocidad tope, que fue de 130,4 kph, y a la posible velocidad de crucero anteriormente nombrada.

IMPRESIONES DE MANEJO

El Gordini es un automóvil ágil y dinámico en la ciudad. La tan mentada caja de cuatro velocidades que pedimos en su oportunidad para el Dauphine le otorga ese gusto depor-

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: cuatro cilindros en línea, válvulas en la tapa de cilindros, enfriado por agua. Diámetro y carrera 58 x 80 mm. Cilindrada 845 cc., Compresión 7,75 : 1. Potencia 36 CV (35,5 HP) a 4500 rpm, Encendido por batería distribuidor y bobina. Caja-puente de cuatro velocidades hacia adelante, 2º, 3º y 4º sincronizadas. Relaciones 1º 3,7/1, 2º 2,28/1, 3º 1,52/1, 4º 1,035/1. Piñón-corona relación 4,37/1. Relaciones finales 1º 16,17/1, 2º 9,96/1, 3º 6,64/1, 4º 4,52/1.

Velocidad máxima

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos 130,4 kph.

Consumos

En ruta alta velocidad	14,4 kpl.
En ruta a 80 kph	16,5 kpl.
En ciudad	12,4 kpl.

Aceleración de 0 a 500 m.

24" 1/5, traspuestos los metros finales a 100 kph

Velocidad máxima en cada marcha

1º	54 kph.
2º	72 kph.
3º	109 kph.
4º	130,4 kph.

Empuje Tapley

2º	141 kilogramos por tonelada a 49 kph.
3º	74 kilogramos por tonelada a 70 kph.
4º	34 kilogramos por tonelada a 95 kph.

Distancias de frenado

de 20 kph. a 0	1,90 m.
de 40 kph a 0	7,50 m.
de 60 kph a 0	18,60 m.
de 80 kph a 0	36,80 m.
de 100 kph a 0	56,70 m.

Corrección de velocímetros

Velocimetro auto	20	40	60	80	100	120	130
Reales	20	40	60,4	77,9	96	112,4	125,5

Aceleración

De 0 a 20 kph	2"3/5
De 0 a 40 kph	5"2/5
De 0 a 60 kph	9"4/5
De 0 a 100 kph	24"

Impermeabilidad

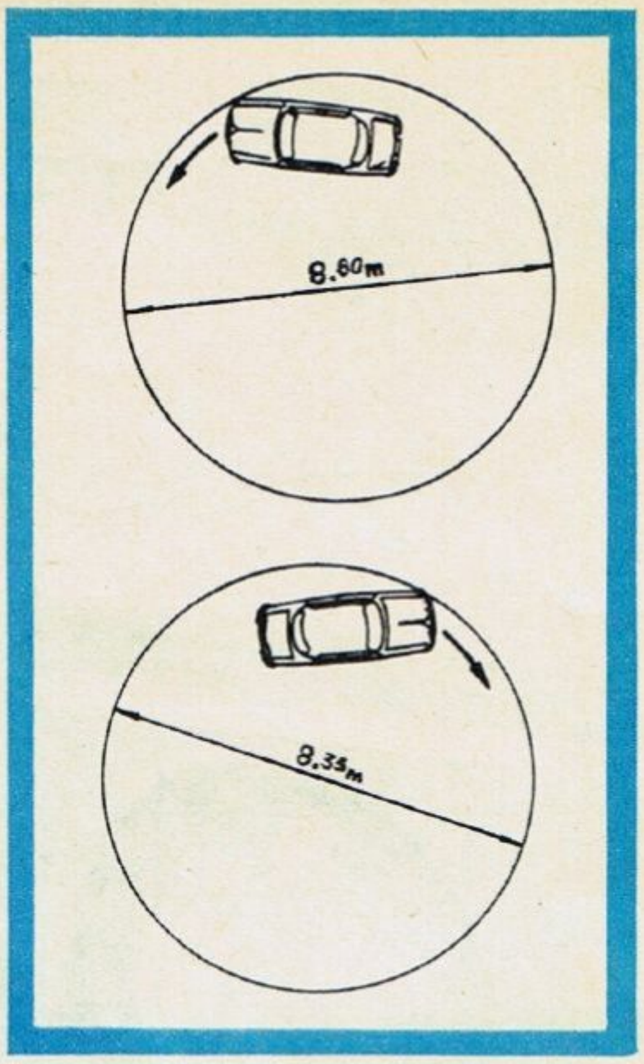
Tierra: buena, filtraciones menores por el marco de las puertas.
Agua: buena arriba y marcos de puertas. Filtraciones mayores por los agujeros de los pedales.

Diámetros de viraje

Para izquierda: 8,80 m.
Para derecha: 8,35 m.

Dramatis personae

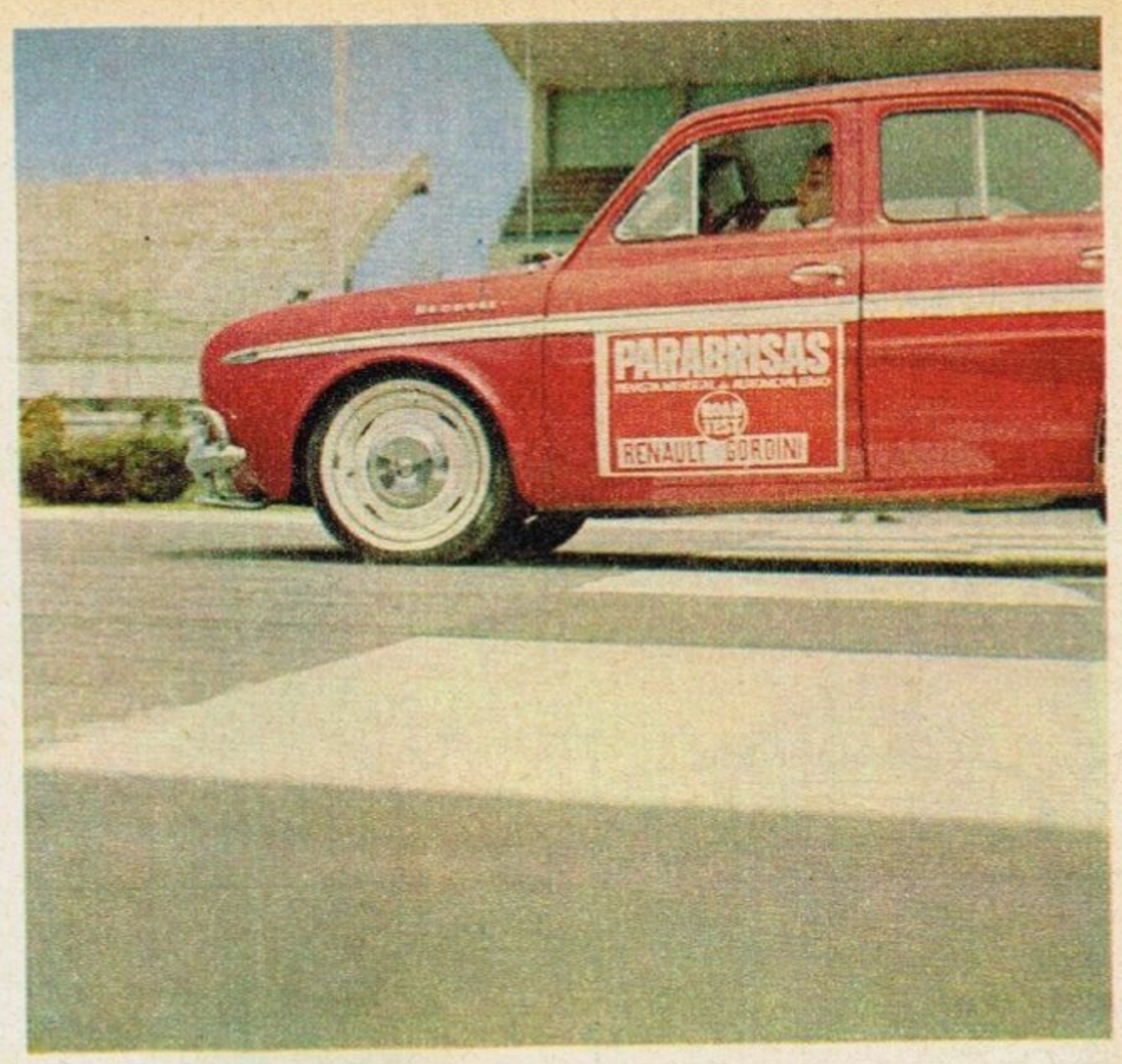
- Este Road Test fue realizado por el personal técnico de la Revista Parabrisas, señores Ronald Hansen, Guillermo Mártire y Emilio R. del Valle (n). En el Autódromo Municipal las pruebas de aceleración, Tapley, frenaje, etc. fueron realizadas conduciendo el señor Juan J. Rosso, de Industrias Kaiser Argentina.



A la izquierda, el círculo de viraje del Gordini para ambos lados. Puede dar vuelta en redondo en una calle normal de 9 metros. El sistema de frenos tiene una válvula compensadora que hace que la mayor presión de la bomba principal se cargue sobre las ruedas delanteras. De este modo se consiguen dos ventajas. Primero, se carga el peso adelante en compensación de la transmisión del peso del vehículo durante la frenada. Segundo, al no bloquear las ruedas traseras se impide la coleada o el desbande del automóvil.

tivo y "entrador" tan difícil de definir cuando se aplica a automóviles cuya concepción no es deportiva sino utilitaria. La palanca del cambio de velocidades ubicada en el piso entre ambos asientos delanteros, es liviana de accionar y acompaña sin esfuerzos el movimiento efectuado por el conductor; pero su posición en los diferentes puntos de las marchas y en el punto muerto es algo incierta. Para conductores que gustan de manejar con los brazos estirados, lejos del volante (caso PARABRISAS), la pasada de tercera a cuarta, y más notablemente la de cuarta a tercera, no puede hacerse sin acercar el cuerpo al volante. Esta circunstancia desaparece por descontado para los que manejan más cerca del volante pero

https://argentoteca.blogspot.com



la corrección de ese modo de manejar es relativa.

El Gordini goza de un neto y bien definido sobreviraje u "oversteer"; que traducido al lenguaje común y corriente significa que es sensiblemente coleador.

En curvas abiertas y veloces, esta característica del vehículo no influye mayormente en la conducción; ya que es perfectamente controlable.

En curvas cerradas y muy veloces, el conductor novel de Gordini debe tomar las cosas con calma, hasta acostumbrarse a este tipo de vehículo con más peso sobre el tren trasero.

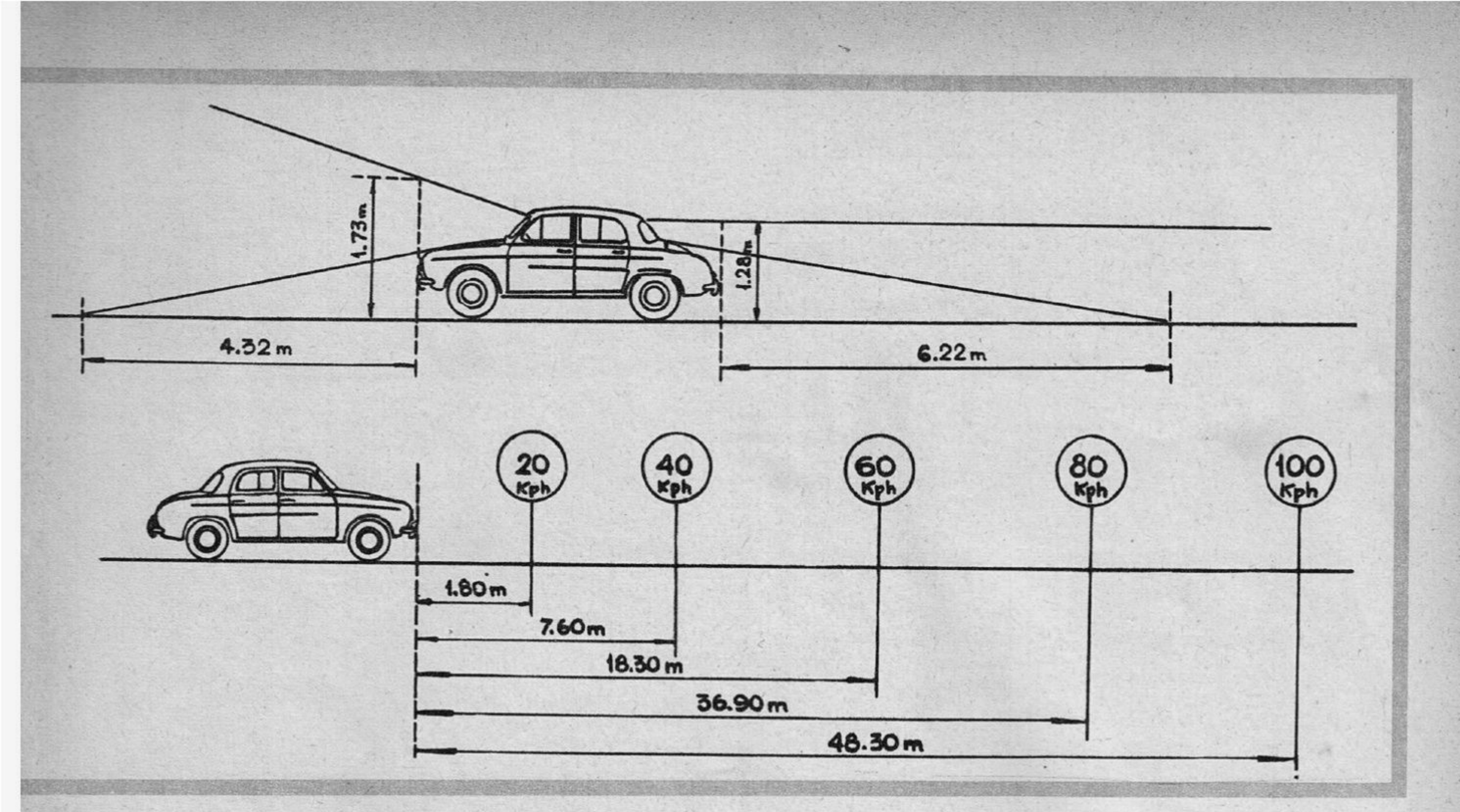
El sobreviraje le quita en cierto sentido estabilidad longitudinal, lo que se nota al andar ligero por asfalto con "olas" o cuando un golpe de viento le da de costado. Con vientos laterales fuertes o arrachados, la estabilidad longitudinal se resiente en un grado algo mayor.

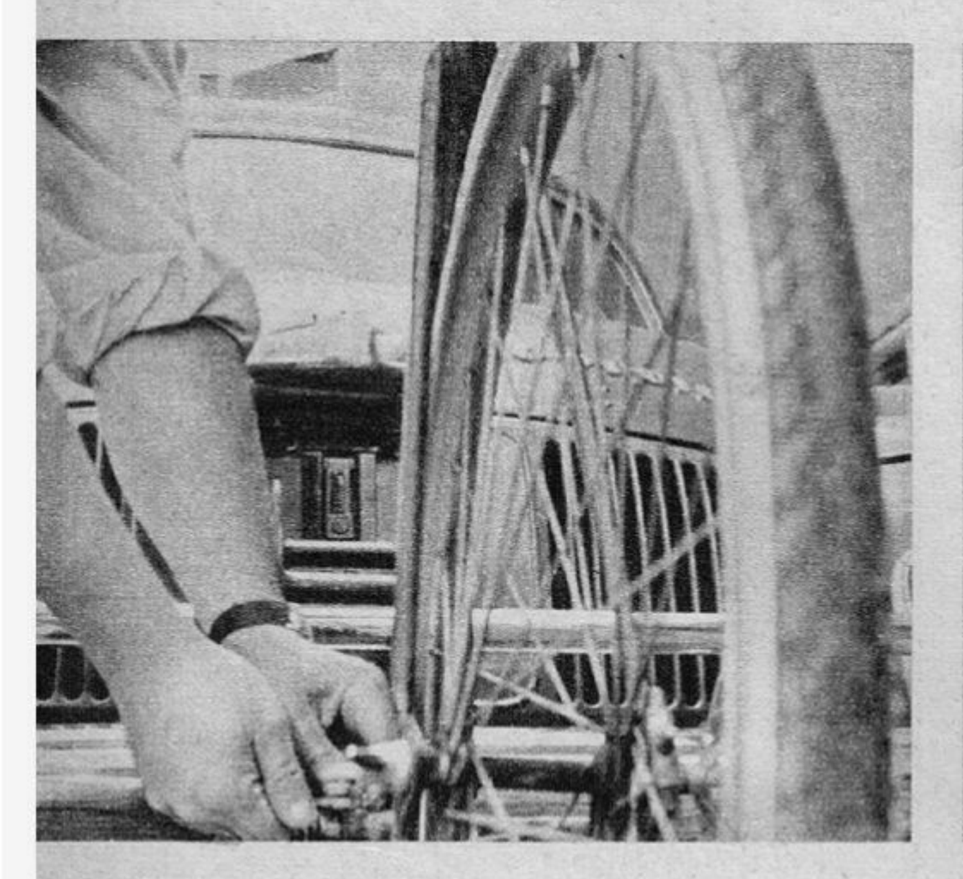
Gran parte del viaje del Test fue realizado por caminos de tierra y ripio. En caminos sin pozos, no importa la huella o el colchón de tierra; el Gordini se maneja perfectamente, aunque el cuidado que debe tenerse en las maniobras de volante y freno debe ser mayor que en el asfalto. Lo mismo vale para la lluvia. Para estos casos extremos de conducción conviene usar sin miedo la caja de velocidades y sobre todo tomar curvas en una marcha que tenga potencia y salida y que dependa del tipo de curva y la velocidad del vehículo.

La distribución de la caja de velocidades está muy bien lograda. El escalonamiento de las marchas progresivas no deja espacios en claro ni zonas de rpm con caída de potencia.

En el caso Gordini, que cuenta con 35,5 HP por norma equivalente a DIN o sea 40 HP por la más usual y corriente norma SAE la caja de velocidades. La constituye el mejor elemento con que cuenta el conductor para el manejo; tanto en ciudad como en ruta. El motor es elástico, esto es, puede levantar revoluciones desde muy abajo, pero esta característica que contribuye a la suavidad de marcha no debe tomarse como norma de manejo. La caja debe usarse con toda la frecuencia necesaria, no solamente como ayuda a la vida útil del motor sino para no re-

https://argentoteca.blogspot.com





cibir sorpresas desagradables con otros automóviles de reconocida performance menor. La potencia máxima del motor Gordini se obtiene a 4500 rpm. Lo ideal en una competición sería conservarse alrededor de esa cifra constantemente. En el manejo normal, tanto en ruta como en ciudad, eso no es necesario; pero hay que tener cuidado en no caer en el otro extremo y pretender andar en cuarta acelerando cuando la marcha que corresponde es la segunda o la tercera. Para obtener una buena aceleración, la primera debe llevarse hasta los 30 kph; la segunda, hasta los 50 y la tercera hasta los 85. Evidentemente, el automóvil da más en cada marcha, pero llegar hasta los límites máximos significa la pérdida de la aceleración.

Viajando dos personas solamente, conviene poner el equipaje en el baúl, situado adelante y no en el asiento trasero.

La razón es que añade peso adelante, que sirve tanto en la estabilidad longitudinal como en las frenadas. En resumen, el Gordini es un deportivo automóvil de cuatro puertas y merece como tal un manejo deportivo y consciente por parte del dueño. El motor es rendidor pero no debe forzársele sin necesidad. La caja está para ser usada, para llevar con cada velocidad del automóvil el número de revoluciones conveniente en el motor.

El empleo correcto de la caja destaca las características y las performances del automóvil, ubicándolo, de acuerdo con su manejo, entre los primeros de su categoría. *

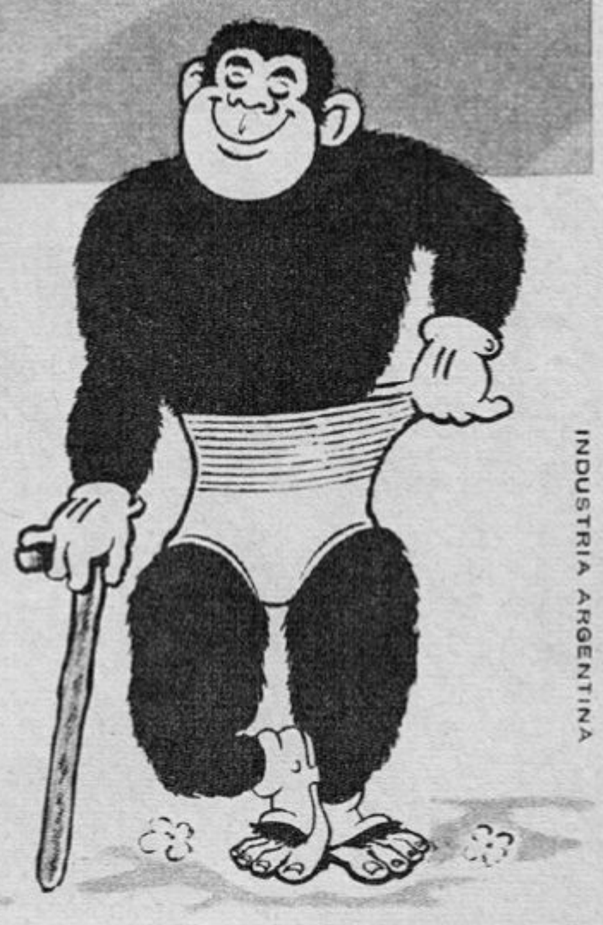
https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A.

Vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil **suspensor anatómico CLIPER,** Usted se encontrará más descansado y cómodo en cualquier actividad. ¡Compruébelo **hoy mismo!**

MAS DESCANSO Y LA MISMA ACTIVIDAD

Dura mucho más. Se lava fácilmente. No se plancha.



INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase.

SUSPENSOR *Cliper* para todo uso

ES UN PRODUCTO DE "FABRICAS *Leila*" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

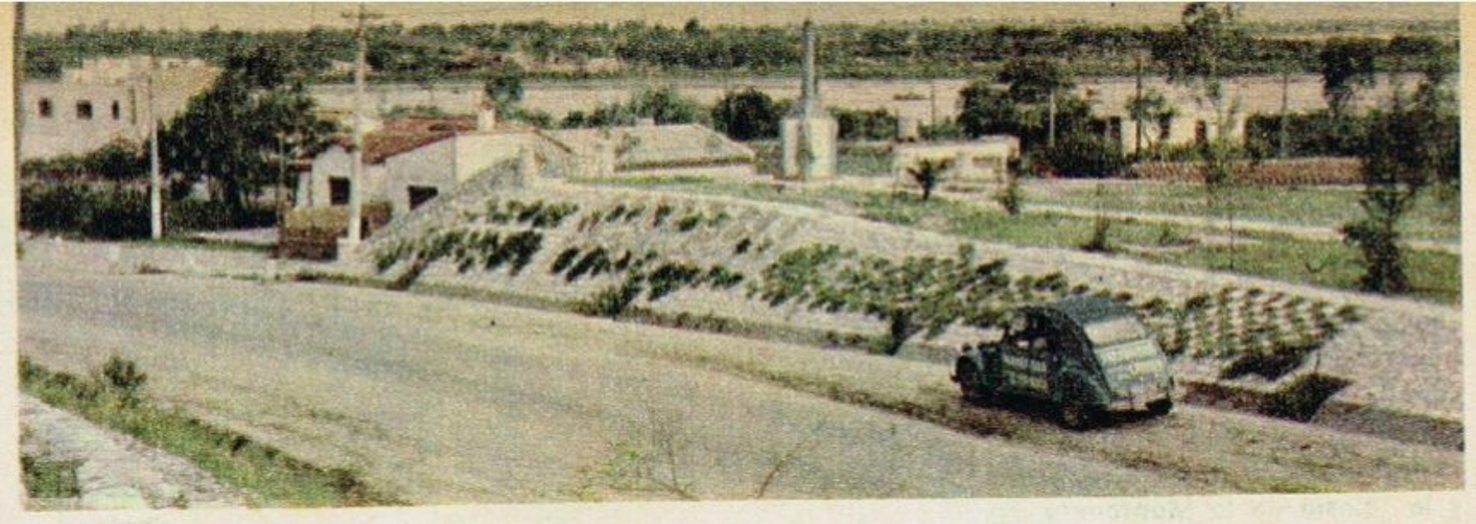
https://argentoteca.blogspot.com

LAS PARABRISAS EN LAS RUTAS DEL NORTE (1ra. nota)

por MARIO LAPRIDA

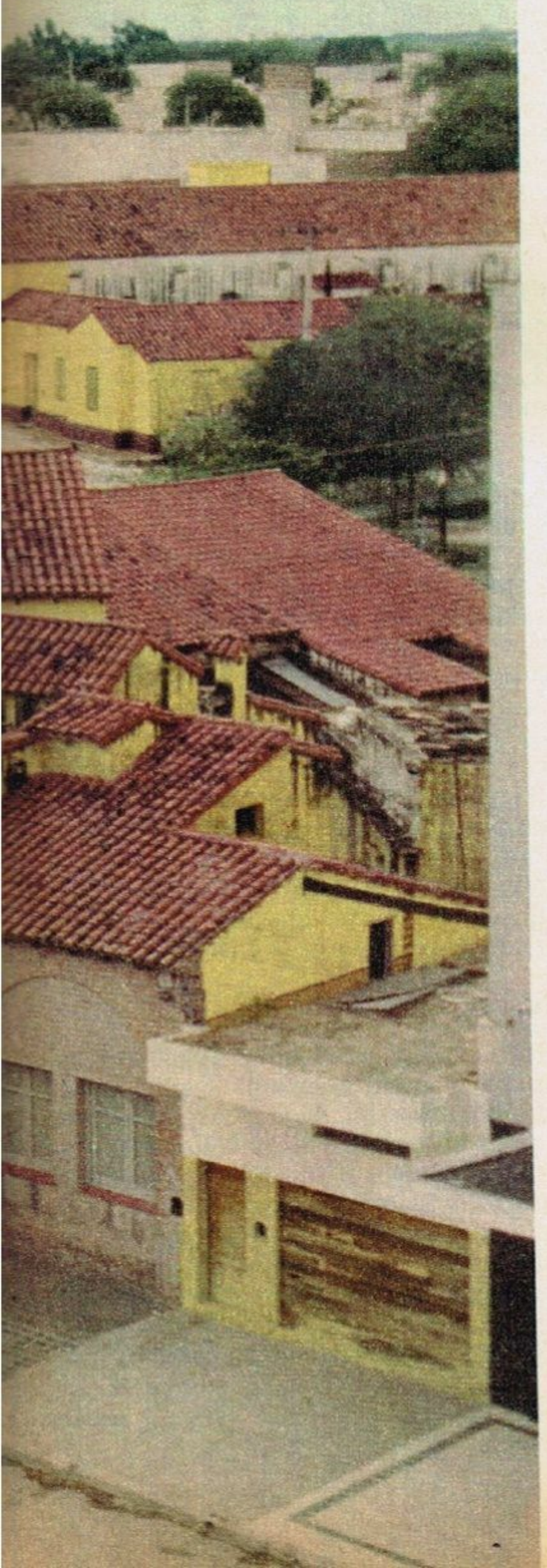
Fotografías: FRANCESCO GUGLIELMETTI

https://argentoteca.blogspot.com



TERMAS DE RIO HONDO

Si usted oyó hablar de "siesta provinciana" comprenderá por qué decimos que esta ciudad a la hora del descanso, parece amurallada por el silencio. Una calle de Termas tal como es después del mediodía, a pesar de la invasión turística.



Les pareció que aquello podía ser, únicamente, obra de Viracocha.

En aquel territorio tan al sur del Cuzco el agua surgía caliente y misteriosa de las entrañas de la tierra y los cuerpos sumergidos en ella recobraban la salud perdida y el alma abrumada volvía a ser feliz.

A ese paraje de humeantes manantiales los incas maravillados lo llamaron Yacu-Rupa, que significa "aguas calientes". Y largas caravanas descendieron, año tras año, desde el Altiplano enjoyado de sol, a través de la Quebrada de Humahuaca y de los Valles Calchaquíes, para revivir física y espiritualmente en las mágicas fuentes cercanas al Río Dulce. En cierto modo había comenzado la historia de esta pequeña ciudad destinada a transformarse en lo que va de nuestro siglo en uno de los centros de turismo invernal más destacados del mundo.

I. SIETE FUENTES DE VITALIDAD

La tradición popular y folklórica originada en el asombro de los incas remotos y de las tribus que moraban en la región, tejió diversas leyendas sobre las virtudes curativas de las aguas termales y prolongó hasta los días de la colonia un infaltable sentido de veneración y milagrosidad en torno de este fenómeno hidrogeológico.

Las leyendas cedieron su sitio a las revelaciones científicas. Súpose así la composición química de las vertientes, la verdad sobre su acción terapéutica en el tratamiento de ciertas enfermedades y el origen de las napas. Estableciose que las aguas termales brotan en la superficie terrestre desde gran profundidad y proceden de una dilatada cuenca artesiana que abarca el noroeste de Santiago del Estero.

Nuestro país es particularmente rico en aguas termominerales de efectos curativos. Esa riqueza del subsuelo afloró con extraordinaria abundancia en la zona santiagueña subtropical, donde está la ciudad Termas de Río Hondo. Esas fuentes —alimentadas por ojos de agua naturales— eran siete en total. Inti-Yacu, Supay-Yacu, Rana-Yacu, Zarza-Pozo, Taco-Pozo, Agua Santa y Atacama. Esta última a unos 5 kms. de la ciudad. Las seis restantes dentro del radio urbano. La temperatura del agua oscilaba entre 27 y 42 grados y era muy extensa la lista de enfermedades que podían ser tratadas exitosamente con el método de la cura termal. Las de Atacama y de Agua Santa, administradas como bebidas resultaron excelentes para agua de mesa por sus condiciones organolépticas, débil mineralización, etc.

Sin embargo las aguas termominerales de gran eficacia curativa no constituyen la única peculiaridad turística de Termas de Río Hondo. Su clima invernal cálido y benigno es la mejor fuente de reposo para el sistema cardiocirculatorio. La temperatura media anual es de 21 grados calor, sin variaciones grandes o bruscas, sin lluvias ni vientos, con generosa radiación solar.

II. MAS ALLA DEL PUENTE

Ubicada sobre la Ruta 9 "Juan Bautista Alberdi" a 75 kms. de Santiago del Estero y a 87 kms. de San Miguel de Tucumán, la ciudad Termas de Río Hondo está unida al sur de la provincia por un gran puente de cemento sobre el Río Dulce.

En una ciudad pequeña todo está al alcance de la mano. Y lo que está al alcance de la mano en Termas de Río Hondo (denominación que no corresponde al río adyacente sino a la circunscripción departamental) es el casino provincializado con 12 mesas de ruleta y 4 de punto y banca; la pileta pública municipal que está abierta desde las 8 de la mañana y exige revisión médica local (hay también allí pileta para niños y confitería); los dos cinematógrafos que exhiben films en calidad de estrenos; la iglesia, las estaciones de servicios mecánicos y el mercado, el Estadio Gral. San Martín y la cancha de basquet de Agua y Energía, escenario de campeonatos interprovinciales; el hospital, el mercado, los bares y restaurantes, las oficinas de servicios públicos, los comercios; las tres escuelas primarias, la de comercio y la de adultos en la cual se imparten cursos sobre electrónica,

https://argentoteca.blogspot.com

Santiago del Estero, capital de la provincia. El Savoy y el Palace son los mejores hoteles para el turista. La Celda Capilla de San Francisco y Convento de San Francisco, la Iglesia de la Merced y la Iglesia de la Montonera, fueron declarados Monumentos Históricos. 120.000 piezas arqueológicas exhibidas en el Museo "Emilio y Duncan Wagner" confieren a esta institución jerarquía internacional.

El casino de Ojo de Agua, la primera población santiagueña desde Córdoba. Obra de la última gobernación provincial la existencia de este pequeño casino ha vitalizado el comercio local.

LAS TERMAS DE RIO HONDO

práctica de secretariado comercial, peluquería, corte y confección, cocina.

Todo el mundo está allí a pocas cuadras de todo el mundo. Termas de Río Hondo está constituída por un centenar de manzanas ocupadas por las casas particulares, 5 hoteles de primera especial, 50 hoteles con pensión completa desde primera categoría a tercera "B", 25 pensiones y 6 Residenciales. El lado norte de la ciudad es un damero de chacras y quintas a partir de la calle Buenos Aires y 10 de Octubre.

III. EL AGUA TERMAL

Cada inmueble particular, cada comercio, cada hotel, cada casa de pensión está abastecida con agua termal. En la pequeña y famosa ciudad de esta crónica el agua termal aparece por todas las canillas de todas las viviendas.

Agua termal para lavarse la cara. Agua termal para regar las plantas. Agua termal para llenar las cacerolas y el lavarropas. Agua termal para apagar incendios. Agua termal para beber. Agua termal para baldear el patio o la acera, lavarse los dientes o llenar la pileta municipal. No hay otra en todo el radio urbano (4 kms. a la redonda). No hay agua fría natural en Termas de Río Hondo. Cuando la hay es sencillamente porque ha llovido... o está lloviendo.

Las fuentes abastecidas por ojos de agua naturales que hemos mencionado más arriba fueron utilizadas por los turistas hasta 1925. Desde entonces dichas fuentes fueron reemplazadas por los actuales pozos surgentes de cada casa. Cada inmueble dispone de un par de tanques para depositar el valioso líquido semisurgente. Uno para almacenar el agua termal y conservar su temperatura y otro para dejarla enfriar y una vez filtrada tornarla potable. Una bomba a motor eleva el agua a los tanques.

El pasado y el presente de esta pequeña ciudad, su consolidada prosperidad, su prestigio turístico nacional e internacional radicó y radica en las fuentes termo-medicinales.

¿Son eternas esas fuentes? No.

IV. EL FANTASMA DE LA CRISIS

Habitantes de Termas que aman la ciudad, la sienten propia y miran hacia adelante, han llegado a preocuparse por el futuro de la misma. Las fuentes de Termas de Río Hondo deberían ser exclusivamente explotados con finalidades terapéuticas. No es eso lo que ocurre. La falta de servicios de aguas corrientes producen diariamente el derroche de las aguas termales.

Veinte años atrás, la Cámara de

https://argentoteca.blogspot.com

Diputados de la Nación, dio entrada a un proyecto que contemplaba el problema y encaraba las soluciones; dotar de servicios de aguas corrientes a Las Termas aprovechando el caudal del Río Dulce junto al cual está edificada. El proyecto no prosperó. Defender la riqueza natural de Termas hubiese costado en 1943: tres millones y medio de pesos. Hoy: requeriría trescientos millones de pesos.

Ciertamente no se puede hablar ahora del agotamiento de las fuentes de agua termal pero se conocen inquietantes experiencias realizadas por la Dirección de Minas que perforó hasta una profundidad de 800 metros para obtener un caudal de agua de magnitud. En efecto, ese pozo hubiera podido proveer de reservas a la mitad de las necesidades balneoterápicas, el agua surgió con 70 grados de temperatura y contenía cuatro veces más sales que las aguas del mar. Aunque resulte extraño, nadie se alegró por ello. Todos recordaban que en otros tiempos bastaba con perforar cien o doscientos metros para conseguir agua termal de tanta calidad como la que ahora aparecía a 800 metros. Y esta última, además, no era potable.

El consumo de agua termal empleada para todo uso provocó la disminución de presión en los pozos; la disminución de presión obligó a efectuar perforaciones cada vez más profundas. Los viejos equipos de bombeo no sirvieron más. Hubo que utilizar equipos bombeadores de mayor potencia como único recurso para que la provisión de agua de la ciudad no mermara.

Económicamente, esto significa un grave encarecimiento del proceso de extracción y, en consecuencia, encarecimiento de la construcción edilicia. En términos científicos y sociales, esto significa menor potabilidad del agua porque proviene de napas muy hondas. Por otra parte, del crecimiento de la ciudad deriva un nuevo problema: el de la renovación urgente de los sistemas sanitarios. Las redes de evacuación fueron calculadas y construídas para una población sensiblemente inferior a la actual.

Las soluciones siguen escritas en los proyectos que no caminan y ensombrecen las mentes de muchos termenses, sanamente obstinados en evitar una crisis termal hacia la cual se avanza sin prisa pero sin pausa.

V. LA PULGA EN LA OREJA

Termas no es simplemente una ciudad limpia. También lo aparenta. O mejor: lo ostenta.

Hostería a orillas del Río Dulce, Dique Los Quirogas. El canal San Martín brinda su metro de profundidad para agradables sumergidas. Son difíciles de olvidar el pollo a la húngara y las tartas vienesas.

No importa que los burritos santiagueños circulen tranquilamente por sus callecitas asfaltadas y rebuznen cómicamente en la paz de la siesta. En primer lugar: son adorables. En segundo lugar: no dañan a nada. En tercer lugar: ¿arrancaría los árboles de un paisaje si esos árboles ayudan a tipificarlo?

Pero una cosa son los burritos santiagueños y, otra muy diferente los perros que merodean ante las puertas de bares y restaurantes, mirando a los turistas con ojos tristes y hambrientos. Perros, demasiado perros callejeros. Solos y desdichados.

Hay autoridades municipales, hay empleados y funcionarios, hay encargados de velar por la buena marcha del negocio turístico y la salud de la población. Lo que pudo solucionarse en Mar del Plata ¿no es remediable en las Termas de Río Hondo?

En todo caso: nos gustaría saber por qué.

VI. YACU-RUPA 1962-1963

Termas de Río Hondo recibe los afluentes turísticos anuales a partir del mes de abril. Es, por excelencia, un balneario otoñal-invernal. El resto del tiempo Termas vive serenamente reducida a sus 12.000 habitantes estables. En abril comienzan a llegar millares de caras y voces nuevas y la ciudad va definiendo su verdadero perfil de temporada hasta alcanzar una cifra de 40.000 habitantes.

De pronto el movimiento financiero termense da un salto brusco y firme. En 1962 el balance de la temporada reveló una actividad económica que redondeaba los 400 millones de pesos, incluído el aporte del casino que vendió 150.000 entradas a cien pesos cada una y dejó un beneficio bruto de unos 60 millones de pesos.

La corriente turística se desplaza desde cualquier punto del país y también desde Brasil, Paraguay, Chile y Uruguay. Entonces la ciudad se transforma. Los fotógrafos facilitan vestimentas regionales. Los propietarios de burritos no vacilan en pintarlos a rayas para que parezcan cebras. Llegan y se establecen nuevos mecánicos para servir a los automovilistas visitantes.

No obstante este despertar del afán competitivo comercial, Termas es una ciudad a la cual se llega en busca de paz y la paz lo está aguardando a uno. Los carteles advierten en las esquinas que está prohibido andar con el escape libre y eso se cumple al pie de la letra.

Si no se posee automóvil para cubrir el itinerario Buenos Aires-Termas, hay que elegir entre las líneas aéreas o el ferrocarril. Aerolíneas y A.L.A. llegan directamente a las Termas, aeródromo de Mansupa, a 7 kms. de la ciudad. Vuelan cuatro aparatos diarios durante la temporada y el viaje dura 4 horas y media. Para viajar por ferrocarril hay que optar entre el Mitre y el Belgrano.

Con el Mitre se sale a las 15.50 de Buenos Aires —hay servicio de *refuerzo* a las 16.30 y se llega el día siguiente a las 8.42 a la ciudad santiagueña de La Banda, que dista 7 kms. de la capital provincial. Es el "Estrella del Norte" y corre lunes y viernes.

Un servicio especial de la empresa de ómnibus La Unión del Valle cubre el trayecto La Banda-Termas en una hora y media. Para regresar desde Termas a La Banda por este medio hay que sacar boleto combinado con el tren en la Dirección Provincial de Turismo, que es también punto de partida de los ómnibus.

Con el Belgrano se sale a las 18.30 de Buenos Aires y se llega a Santiago del Estero a las 21 del día siguiente. Este tren corre los martes, miércoles, jueves y domingos.

Los dos servicios ferroviarios tienen coche pullman celofán con aire acondicionado, primera y segunda clase.

Habrá novedad este año en relación con los servicios de ferrocarril. Se pondrá en práctica por primera vez la combinación estación El Charco (F. G. B. Mitre) a las Termas de Río Hondo. El Charco dista 33 kms. de Termas (La Banda 80). Desde El Charco a Termas se viajará —taxi u ómnibus— por camino pavimentado.

https://argentoteca.blogspot.com

La ciudad de Las Termas cuenta con cinematógrafos que exhiben los films más recientes en calidad de estreno.

Junto a la Confitería y Restaurante Llajtaj Sumaj (casa linda, en quichua) funciona la pileta pública de Las Termas de Río Hondo. Sus instalaciones son reglamentarias y el agua posee casi todos los minerales esenciales a la salud humana.

LAS TERMAS DE RIO HONDO

VII. UN DIA EN LAS TERMAS

El 85 % de la población turística termense es de personas maduras. Las vacaciones escolares de julio y los fines de semana acentúan la presencia de familias con niños. Para alojar adecuadamente a sus puntuales visitantes Termas cuenta con numerosa hotelería. Pero el alojamiento es solamente un aspecto del problema turístico general. ¿Cómo pasa el día un turista en esta pequeña y acogedora ciudad?

Un baño termal al despertar y luego el desayuno y la lectura del diario del día anterior (a eso se reduce la demora de las noticias periodísticas que enlazan a Termas con nuestra capital y el mundo).

Almuerzo: El Grand Hotel, Los Pinos, Panamericano, Palace Hotel figuran entre los residenciales de gran cocina. Emilio es uno de los restaurantes más prestigiosos. Las especialidades de la cocina judía son servidas en el City y Los Incas. Los platos tradicionales árabes en Semi-Ramis. El menú de delicias criollas en el Rancho de doña María.

Después del almuerzo: la siesta tranquila o el paseo en los trencitos callejeros para adultos. O los caballos de alquiler. O la pileta municipal con su tibieza de agua termal al aire libre. y el segundo baño termal del día.

Y el cine. O las excursiones organizadas por empresas privadas que efectúan viajes a Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán. Parque Aconquija, etc., mientras prosigue la construcción del dique frontal Río Hondo que está siendo emplazado en la cuenca del Río Dulce a unos 5 kms. de la Ruta 9. El embalse de Río Hondo cubrirá las necesidades de riego de 300.000 hectáreas santiagueñas y creará la futura riqueza ictiológica de Termas que sumará así el poderoso atractivo de la pesca a los factores que dieron renombre a la ciudad.

Por la noche: Casino.

La cena: en restaurantes combinados con el horario del casino. Central (1ª cat.), San Martín (1ª cat.). Llajtaj Sumaj (1ª cat.) donde se baila, Punto y Banca (2ª cat.), Gran Casino (2ª cat.). El Turista (2ª cat.), Santa Teresita, una cantina para bailar. llevar la guitarra bajo el brazo y cantar a gusto, y el Rancho de Doña María donde también se puede cantar y llevar lo guitarra bajo el brazo, bailar y presenciar un programa de shows folklóricos.

Si el turista cenó antes de ir a probar suerte en el casino, hallará en los nigth clubes ubicados en San Martín

https://argentoteca.blogspot.com

y Sarmiento, o San Martín y Laprida, el ambiente musical propicio para beber una copa burbujeante y matar el póker de reyes de la soledad con el póker de ases de la aventura. •

Este viaje, el primero de la serie PARABRISAS EN LAS RUTAS DEL NORTE, fue realizado por nuestro equipo de turismo en un CITROEN 2 CV cedido por el señor Jorge Ignacio Pulido como contribución al esfuerzo periodístico de PARABRISAS para la difusión del turismo automovilístico en el país. Cabe destacar que el vehículo cubrió el itinerario completo sin ningún inconveniente. Condujo el Sr. Pío Palacios.

PARABRISAS agradece a:

Sta. Olimpia E. Righetti, Directora del Museo Arqueológico Emilio y Duncan Wagner de Santiago del Estero;

Sr. Antonio Mera, corresponsal de La Gaceta de Tucumán;

Sres. Isaac Messa y Alfonso Miguel, presidente y vicepresidente de la Liga Termense de Fútbol y a sus colaboradores de la Comisión Directiva;

Sr. Fuentes, encargado de la confitería Llajtaj Sumaj, y Delegación en la Capital Federal Casa de Santiago, Esmeralda 1037, por la colaboración prestada en la preparación de esta nota.

INFORMACION ACTUALIZADA

Para obtener direcciones, condiciones, precios actualizados y cualquier otra información sobre los hoteles y pensiones de las ciudades y pueblos que hemos abarcado en nuestra hoja de ruta Buenos Aires-Termas de Río Hondo, dirigirse a EDIFICIO DEL VIAJERO, sección informes, Perú 22, T. E. 30-2061.

ROSARIO - CORDOBA
SANTIAGO DEL ESTERO
TERMAS DE RIO HONDO

HOJA DE RUTA

Por razones de espacio no repetimos aquí los datos de la Hoja de Ruta desde kilómetro cero Buenos Aires (3.600.000 habitantes; altura sobre el nivel del mar: 20 metros) hasta San Nicolás de los Arroyos, que fueron publicados en PARABRISAS 27. El camino recorrido en la etapa inicial de nuestro viaje al norte fue el siguiente: salida de la Capital Federal por Avda. Libertador Gral. San Martín hasta Ruta 197, que empalma con la Ruta 9.

Kilómetros por Ruta 9 de Buenos Aires a Rosario

227 SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS. Cruzamos el puente, descendemos por la derecha (izquierda es contramano) y entramos a la izquierda por el camino que conduce a San Nicolás (9 kms. de marcha). Este camino es la Ruta 9 y (también) la Ruta 188.
Puente sobre ramal ferroviario.
Bifurcación: mientras la Ruta 188 sigue rumbo al puerto local y pasa por el Hotel Colonial, el más importante y moderno del Balcón del Paraná, la Ruta 9 se inclina a la izquierda y con el nombre de General Savio atraviesa la urbe nicoleña avanzando por tierras arboladas y con excelente pavimento, hacia la ciudad de Rosario.
242 Izquierda: Policía caminera.
Derecha: A.C.A. Estación San Nicolás, nafta especial, remolque, sala de espera.
Puente arroyo Del Medio.
LIMITE INTERPROVINCIAL BUENOS AIRES-SANTA FE.
244 Avanzando por territorio santafesino la primera localidad próxima a la ruta es Theobald, 6 kms. a la izquierda.
245 Izquierda: Esso en construcción, nafta únicamente.
247 Paso a nivel sin barreras.
Por el costado derecho corre una faja de pavimento de uso exclusivo para ciclistas. Carros por la banquina.
249 Villa Constitución. Zona urbanizada. Buenas parrilladas.
250 Izquierda: a 800 metros hay gomería. Atención permanente.
Derecha: Esso, nafta y aceite.
251 Derecha: Esso, servicio completo y permanente.
Derecha: gomería, serv. nocturno.
252 Curva hacia izquierda. Fin zona urbanizada Villa Constitución.
Curva hacia derecha.
Paso a nivel sin barreras. Máxima 40 kms. por hora.
253 Curva hacia izquierda.
256 Empalme Villa Constitución.
Izquierda: gomería.
257 Cruce de barreras del ferrocarril.
Derecha: Y.P.F., servicio autorizado, lavado, engrase.
259 Pavón. Zona urbanizada.
Curva doble.
262 Puente arroyo Pavón.
267 Fighiera. Zona urbanizada.
268 Derecha: Shell, surtidor y taller mecánico.
Izquierda: estación ferroviaria.
Derecha: Y.P.F., gomería y surtidor.
269 Fin zona urbanizada.
272 Falta 1 km. para Arroyo Seco. Bifurcación: seguimos por la derecha por Ruta 9 a Rosario.
Derecha: Gomería.
Izquierda: Y.P.F., nafta especial y gas oil.
273 Izquierda: Hospital Rural 50.
Curva hacia derecha.
275 Fin zona urbanizada Arroyo Seco.
276 Puente angosto Arroyo Seco.
278 Zona arbolada, banquinas amplias y en buen estado.
280 Izquierda: Esso, servicentro Santa Anita.
281/284 General Lagos.
Izquierda: Shell, en construcción.
Esther. Zona urbanizada.
286 Fin zona urbanizada.
Puente arroyo Frías.
288 Curva hacia derecha.
292 Villa Diego.
293 Cruce barreras de ferrocarril.
Derecha: Shell, servicio completo.
Izquierda: Policía caminera.
Puente arroyo Saladillo.
294 Izquierda: Gomería.
295 ROSARIO: Población 549.063 habitantes. Altura sobre el nivel del mar: 26 metros.
Izquierda: Y.P.F., estación autorizada. Doblamos por la izquierda, por Avda. Arijón hasta el 1300; doblamos por la derecha por Avda. José de San Martín, numeración descendente; seguimos hasta el 2300; hay numerosas estaciones de servicios mecánicos. Luego doblamos por la izquierda por Bulevard 27 de febrero y continuamos hasta el 2100 para doblar por la derecha por Bulevard Oroño, bordeando el Hipódromo local (zona que recuerda el Palermo de Capital Federal; monumento a Belgrano, lagos, botes a remo, juegos para niños). La Ruta 9 cuyo trayecto vamos siguiendo a través de la ciudad de Rosario es también 34 y 11.
303 Doblamos por la izquierda (altura 1000 de Bulevard Oroño) por calle San Luis. Al 2400 tomamos por la derecha por Pueyrredón y dos cuadras más adelante entramos en la calle Córdoba, doble mano, altura 2500. Córdoba al 3100: Cruce barreras de ferrocarril.
Al 5000: Idem.
Al 5700: Idem.
313 Izquierda: Policía caminera y fin zona urbanizada de Rosario.

Kilómetros por Ruta 9 de Buenos Aires a Córdoba

Estamos a 390 kms. de Córdoba.
315 Puente arroyo Ludueña.
317 Derecha: Aero Club Rosario.
Derecha: Shell.
319 Funes. Zona urzanizada.
Izquierda: Y.P.F., nafta especial, gas oil, gomería.
320 Derecha: Esso, servicentro.
Fin de zona urbanizada.
324 Derecha: Copetín al paso frente al Country Club.
328 Derecha: Y.P.F., servicio autorizado
329 Roldán.
Izquierda: Shell, servicio completo.
330 Derecha: Y. P. F., estación autorizada.
336 San Jerónimo. Zona urbanizada.
Derecha: Y.P.F., surtidores y fin zona urbanizada.
343 Curva hacia izquierda.
350 Carcarañá. Zona urbanizada.
Derecha: Esso, nafta especial, gas oil. Enfrente: gomería.
352 Izquierda: Y.P.F. con restaurante y bar.
Derecha: Policía.
Hotel City Bell, parrillada, minutas. Fin zona urbanizada.
353 Puente río Carcarañá.
Curva hacia izquierda.
Izquierda: campamento vialidad.
361 Correa. Zona urbanizada. Curva hacia derecha.
Derecha: Esso, en construcción.
Derecha: Shell.
363 Curva hacia derecha. Desmejora un poco el camino.
364 Puente sobre el ferrocarril y curva hacia izquierda.
369 Puente arroyo Cañada de Gómez.
374 Derecha: aeródromo.
Izquierda: Y.P.F., servicio completo
376 Cañada de Gómez. Zona urbanizada
377 Izquierda: Y.P.F. y Esso. Entre ambas: restaurante.
378 Derecha: Parrilla Mi Refugio.

https://argentoteca.blogspot.com

TERMAS DE RIO HONDO
SANTIAGO DEL ESTERO
ROSARIO - CORDOBA

379 Fin zona urbanizada. Camino en buen estado.
Paso a nivel sin barreras.
393 Derecha: campamento vialidad.
396 Armstrong. Zona urbanizada.
Izquierda: Esso, servicentro.
Izquierda: Bar y comedor.
397 Izquierda: Y.P.F., servicio autorizado. Enfrente: lavado y engrase.
417 Tortugas. Zona urbanizada.
Policía caminera.
Izquierda: Shell, estación La Isaura. Bar y restaurante.
418 Fin zona urbanizada.
Curva hacia derecha.
Izquierda: A.C.A. Tortugas.
419 Puente arroyo Tortugas.
LIMITE INTERPROVINCIAL SANTA FE- CORDOBA. Hay un buen mapa carretero poco antes del mojón 420.
420 Policía caminera.
427 General Roca. Primera localidad cordobesa.
Izquierda: Y.P.F., servicio autorizado.
Izquierda: Shell con comedor.
443 Marcos Juárez. Zona urbanizada.
444 Derecha: Y.P.F., servicio completo. Comedor.
445 Izquierda: Shell e Y.P.F. Restaurante, bar y gomería.
446 Derecha: Esso, nafta especial, gas oil.
447 Fin zona urbanizada.
Izquierda: Esso. Restaurante.
464 Leones. Sede de la fiesta nacional del trigo.
Derecha: Shell.
Izquierda: Y.P.F. Comedor.
481 San Marcos.
Izquierda: Y.P.F., servicio autorizado.
492 Monte Leña.
496 Curva hacia izquierda.
499 Puente angosto.
501 Izquierda: Shell en construcción.
502 Bell Ville.
Policía caminera.
Curva hacia derecha.
Izquierda: Y.P.F., servicio completo y permanente.
Curva hacia derecha.
503 Izquierda: Esso.
507 Curva hacia izquierda.
509 Curva hacia derecha.
515 Morrison.
529 Ballesteros.
530 Gomería.
Izquierda: Shell e Y.P.F. Taller mecánico. Bar y restaurante.
542 Ramón Cárcano.
553 Kartódromo.
Izquierda: Esso en construcción. Y campamento de vialidad.
554 Paso a nivel sin barreras.
555 Izquierda: Y.P.F., nafta especial. Gomería.
557 Derecha: Policía caminera.
Villa María.
Izquierda: Shell, servicio completo.
Derecha: Y.P.F., servicio completo. Restaurante.
558 Derecha: A.C.A., estación 13, servicio completo.
Tomar por la izquierda. Lo que tenemos al frente es también ruta, pero exclusiva para camiones.
559 Doblamos por la derecha frente al paso a nivel del ferrocarril.
560 Izquierda: Estación ferroviaria Villa María.
Derecha: Hotel y restaurante San Martín.
Derecha: Hotel Internacional. Bar.
Seguimos avanzando por la calle Leandro N. Alem al 900: paso a nivel sin barreras.
Izquierda: Esso, servicio completo. Enfrente: Y.P.F.
561 Fin zona urbanizada.
Derecha: aeródromo.
Zona productora de maní.
566 Empalme de tierra a Río Tercero.
576 Curva doble. Tío Pujio. Zona urbanizada.
577 Izquierda: Y.P.F., surtidores.
593 James Craik.
Curva hacia derecha.
594 Derecha: Y.P.F., surtidores.
Derecha: Shell, surtidores.
Derecha: Esso, surtidores.
Gomería.
595 Fin zona urbanizada. Curva hacia izquierda y paso a nivel sin barreras.
610 Oliva.
Derecha: Esso, nafta especial, gas oil.
Derecha: Shell e Y.P.F., lavado, engrase, taller.
Derecha: gomería.
619 Derecha: Monte refugio. Entrada libre.
627 Oncativo.
Izquierda: Y.P.F. Zona urbanizada.
Curva doble y fin zona urbanizada.
638 Manfredi.
Curva doble.
646 Laguna Larga.
Izquierda: gomería, servicio nocturno.
Izquierda: Y.P.F. y Shell, servicios completos.
647 Derecha: Y.P.F., engrase y lavado.
Derecha: Esso, gas oil, engrase y lavado.
648 Fin zona urbanizada.
658 Curva hacia derecha.
659 Curva hacia izquierda.
660 Paso a nivel sin barreras.
Derecha: Esso, nafta y gas oil.
Izquierda: Y.P.F., servicio completo.
661 Pilar.
Curva hacia derecha.
662 Izquierda: Policía caminera. Enfrente: gomería y servicio mecánico..
Venta de frutas locales.
Puente Río Segundo.
Río Segundo.
665 Izquierda: Esso en construcción.
Izquierda: Y.P.F., servicio autorizado, en el centro de Río Segundo.
666 Curva hacia izquierda y fin zona urbanizada.
667 Curva hacia derecha.
678 Campamento Vialidad Nacional.
Curva hacia izquierda.
679 Toledo.
Derecha: Esso, surtidores.
681 Fin zona urbanizada.
685 Derecha: Estación Radioeléctrica de Córdoba.
692 Ferreira.
Derecha: Estación LV2 de Córdoba.
695 Izquierda: Fiat Someca Construcciones.
Paso a nivel sin barreras.
696 Curvas dobles.
697 Izquierda: Esso, servicentro. Bar y restaurante.
Arco de entrada a la capital provincial. La ruta prosigue amplia, con doble mano separada por canteros.
698 Mientras, a la derecha, se divisa parcialmente la ciudad, la Ruta 9 toma el nombre de Avenida de La Reconquista.
699 Puente sobre ferrocarril.
Segundo puente sobre ferrocarril.
CORDOBA. Población: 589.153 habitantes. Altura sobre nivel del mar 387 metros.
702 Derecha: Shell, metros antes de la rotonda.
En la rotonda la flecha indica hacia derecha; a los 100 metros entramos por Boulevard Wheelright bordeando la estación del ferrocarril Mitre hasta cruzar la Avenida 24 de Septiembre; aquí la calle pasa a ser Avenida Guzmán. Continuamos adelante bordeando el paredón del Río Primero. La calle vuelve a cambiar su nombre por el de Boulevard Mitre.
Hemos recorrido de 3 a 4 kms. desde la rotonda. Doblamos por la derecha cruzando el puente y avanzamos por la Avenida Roque Sáenz Peña. A la izquierda está el Parque Las Heras. Unos 200 metros más allá tomamos por la derecha la calle Rivadeo hasta el 1500.
Estación del ferrocarril Belgrano.
Doblamos por la derecha, avanzamos 4 cuadras, doblamos por la izquierda y cruzamos las vías del ferrocarril (hay barreras) por Avenida Juan B. Justo, (camino a Jesús María).
708 Izquierda: Shell, servicio completo, restaurante y bar. Enfrente: gomerías.
Derecha: Esso, servicio completo.
709 Paso a nivel con barreras.
Derecha: Y.P.F. en construcción y fin de zona urbanizada correspondiente a la ciudad de Córdoba.
711 Zona militar. Liceo Militar General Paz.

Kilómetros por Ruta 9 de Buenos Aires a Sgo. del Estero

713 Curva doble.
714 Guiñazú. Zona urbanizada y doble curva.
Curva doble y puente angosto. Fin zona urbanizada.
720 Juárez Celman y curva doble.
721 Derecha: Y.P.F., surtidor.
726 Izquierda: Club de Planeadores de Córdoba.
735 General Paz y curva doble.
Derecha: Y.P.F., servicio autorizado
736 Curva doble.
747 Puente angosto Río Carnero.
748 Caroya. Aquí se elabora un tipo de vino especial (uva frambua).
Derecha: Y.P.F., estación autorizada, nafta especial y gas oil. Bar y restaurante.
749 Curva doble.
752 Izquierda: Ruta 156 a La Cumbre.
Jesús María.
753 Curva hacia izquierda.
Izquierda: Esso, servicentro.
754 Derecha Y.P.F., servicio autorizado, nafta especial.
755 Puente angosto Río Jesús María.
756 Derecha: Campamento Vialidad.
766 Barranca Yaco por camino de tierra, 10 kms. a la izquierda.
773 Puente angosto Río Pinto.
775 Izquierda: Ruta 60 a Deán Funes.
778 Curva hacia izquierda.
784 Villa General Mitre.
Izquierda: Shell, surtidores.
787 Puente angosto arroyo Los Mistoles.
789 Curva doble.
790 Curva hacia izquierda.
803 Las Peñas.
Derecha: Y.P.F., surtidor.
Paso a nivel sin barreras.
Derecha: Campamento Vialidad.
808 Curva hacia derecha.
813 Simbolar.
Izquierda: Tulumba.
819 Virgen de Fátima.
827 San José de la Dormida.
Surtidores y Campamento Vialidad.
831 Después de curva: puente río Pisco Huasi.
838 Puente arroyo Guayacaste.
853 Derecha: almacén.
855 Puente río Los Tartajos.
856 Santa Elena.
Izquierda: almacén.
860 Rayo Cortado.
Izquierda: despacho de bebidas.
Izquierda: Y.P.F., surtidores.
881 100 metros de tierra, luego badén asfaltado con medidor; breve tramo de tierra y reaparece el pavimento.
882 Villa de María (Río Seco). Es la última localidad cordobesa hacia el norte.
Derecha: Esso, comedor familiar. Gomería.
Derecha: Y.P.F., gas oil y engrase.
Izquierda: Restaurante. Hospedaje Yolanda.
Desvío por clausura del camino.
Seguimos por buen camino de tierra; primero por la izquierda de la ruta y luego por la derecha ya sobre camino consolidado. Lue-

https://argentoteca.blogspot.com

HOJA DE RUTA

Frente a la Plaza Central de Ojo de Agua, el Hotel Serrano ofrece buena y sencilla comida, modestas habitaciones y una playita interior para estacionar.

go el camino sube y baja continuamente.
888 Izquierda: La ruta en construcción. Continuamos por el sube-y-baja del costado en pleno paisaje serrano.
889 Pendientes pronunciadas.
891 Pendientes más suaves.
892 Pendientes no tan suaves y camino viboreando.
896 Cruzamos nuevamente la ruta en construcción para correr por el costado izquierdo.
898 Curva y contínuas pendientes y subidas.
890 Salimos del desvío y corremos por la ruta consolidada.
892 Fuertes pendientes durante 7 kms.
902 Reaparece el pavimento.
LIMITE INTERPROVINCIAL CORDOBA-SANTIAGO DEL ESTERO.
910 La ruta presenta dilatadas pendientes.
917 Curva hacia izquierda.
920 Puente arroyo Primavera.
922 Curva hacia derecha.
924 Puente arroyo Lito.
925 Curva hacia derecha.
San Francisco del Chañar.
928 Ojo de Agua. Primera localidad santiagueña de nuestro itinerario. Desviamos hacia la derecha hasta la plaza en torno de la cual se encuentran la Iglesia que data de 1892, el Hotel Serrano con restaurante y playa interna de estacionamiento, la Hostería Tío Tom, de Alejandro Báez Baigorri, que permanece abierta las 24 horas. En Ojo de Agua, a unos pasos de la plaza, funciona un Casino (3 mesas de ruleta, 1 de punto y banca) los jueves, viernes, sábados, domingos y feriados desde las 21. Al salir de Ojo de Agua hacia la Ruta 9, después del surtidor Shell, doblamos por la izquierda.
929 Las tareas de pavimentación de la ruta desvían el tránsito por buen camino de tierra.
Izquierda: Esso, nafta especial. Atención: si no encuentra nafta especial aquí, tampoco la hallará antes de la capital santiagueña. Mientras llega el momento de construir una estación con servicio completo usted puede comprar aquí: lubricantes, neumáticos, cintas de freno.
A pesar de las tareas de Vialidad, avanzamos por la ruta pavimentada.
937 Jume y campamento de Vialidad.
942 Antes del puente angosto, a la izquierda: despacho de bebidas.
948 Izquierda: despacho de bebidas.
949 Interrupción de tramo pavimentado. Tomamos por la derecha, tierra alisada.
959 Los tramos de la Ruta 9 pavimentados desde Ojo de Agua hacia el norte son varios pero no estaban habilitados cuando PARABRISAS realizó este viaje de turismo.
972 Curva hacia izquierda.
980 Cerrito.
981 Algo poceado el camino. Curva hacia derecha. Almacén.
990 Ambargasta y paso a nivel sin barreras.
Algunos trechos poceados.
991 Curva hacia izquierda.
1001 Empieza camino consolidado.
1002 Curva hacia derecha.
Curva hacia izquierda.
1006 Curva hacia derecha.
1008 Curva hacia izquierda. Atención: no entrar por senda de la derecha.
Puente angosto.
Puesto Sanitario.
Río Saladillo. Salinas Grandes.
1024 Izquierda: Puesto Sanitario y almacén.
1026 Curva hacia derecha.
1027 Guanaco Sombreana.
1028 Curva hacia derecha.
1038 Correos Isla Verde.
1041 Puesto Sanitario.
1051 Curva hacia derecha.
1052 Izquierda: Puesto Sanitario.
1055 Curva hacia izquierda.
Curva hacia derecha.
1056 San Vicente.
Policía caminera.
1057 Curva hacia izquierda.
1058 Curva hacia derecha.
1059 Curva hacia izquierda.
1065 Curva hacia derecha.
1067 Puesto de Juanes.
1068 Curva hacia izquierda.
1072 Curva hacia izquierda.
1075 Curva hacia derecha.
1077 Curva hacia izquierda.
1078 Comienza pavimento.
1080 Loreto.
Izquierda: Y.P.F., nafta y aceite.
Derecha: Shell, nafta y aceite.
Bares.
Derecha: Esso, surtidor.
Estación ferroviaria.
1118 Curva hacia izquierda.
Izquierda: Puesto Sanitario.
1119 Curva hacia derecha.
Curva hacia izquierda.
1121 Yanda.
Curva hacia izquierda.
1124 Curva hacia izquierda.
1125 Curva hacia derecha.
1126 Curva hacia izquierda.
1127 Curva hacia derecha.
1128 Arraga.
Curva hacia izquierda.
Izquierda: Y.P.F., servicio completo
1132 Contreras.
Curva hacia izquierda.
Policía caminera.
Izquierda: Esso, servicentro Belgrano.
Trasponemos arco de piedra que marca la zona urbanizada de la capital provincial.
SANTIAGO DEL ESTERO. Población 85.000 habitantes. Altura sobre el nivel del mar: 186 metros.
1137 Avanzamos por la Avenida Belgrano.
Al 300: Izquierda, A.C.A.
Doble mano, plazoletas arboladas en medio de la avenida. Hay allí instalados: quioscos, bares, etc.
Derecha: Esso, servicentro, esquina Rivadavia. Cruce de Ruta 64.
1 cuadra más adelante: izquierda: Y.P.F., servicio autorizado.
Continuamos siempre por Avenida Belgrano hasta el hospital Independencia situado a nuestra izquierda. Doblamos por la izquierda bordeando el hospital, 500 metros después, atravesamos las vías del ferrocarril Belgrano. Hay barreras. Estamos en Ruta 9 rumbo a Las Termas de Río Hondo.

Kilómetros por Ruta 9 de Buenos Aires a Termas Río Hondo

Avanzamos por faja estrecha de pavimento, cruzamos un puentecito sobre el Canal San Martín y doblamos por la derecha. Dos kms. más allá aparece curva hacia derecha y luego hacia izquierda. Fin zona urbanizada.
Derecha: Policía Caminera.
Derecha: Shell, surtidor.
1143 Sigue camino pavimentado y estrecho con banquinas arenosas.
1144 Izquierda: Aeropuerto y badén. Segundo badén a 100 metros. Prohibido tránsito a sangre.
1149 Badén.
1158 Derecha: camino arenoso a Dique Los Quirogas sobre el Río Dulce. En el dique funciona la Hostería Los Quiroga, en la cual se come muy bien. Curva hacia izquierda.
1161 Tipiro.
1168 Curva hacia izquierda.
1169 Curva hacia derecha y bifurcación. Seguimos por la derecha.
1171 Curva hacia izquierda.
1177 Los Núñez.
Campamento Vialidad Nacional.
1178 Cañada Rica.
1179 Curva hacia izquierda.
La Parada.
Curva hacia izquierda.
1181 Curva hacia izquierda.
1193 Brea Puñuna.
1203 Naranjitos.
1205 Curva hacia derecha y cruce de camino en construcción. Hemos recorrido unos 73 kilómetros desde Santiago del Estero.
1207 Izquierda: Hotel América.
1212 Río Dulce. Largo puente de cemento. Al final: Policía Caminera a la derecha. TERMAS DE RIO HONDO. Población: 12.000 habitantes. Altura sobre el nivel del mar: 265 metros.

Kilómetros por Ruta 9 de Buenos Aires a límite con Tucumán.

Izquierda: Plaza con mástil y Hospital.
Izquierda: Y.P.F., autorizada, en el Hotel Panamericano. Todo es zona urbanizada.
Derecha: Y.P.F., nafta especial, gasoil, lavado, engrase, vulcanización. 5 kms. después desviamos por la derecha: camino en construcción. Tramo consolidado.
Derecha: surtidor.
3 kms. después, a la izquierda, aeródromo. Mansupa.
7 kms. después, a la derecha, despacho de bebidas.
2 kilómetros más adelante, a la derecha, Policía Caminera y fin de desvío consolidado (el tramo duró unos 12 kms.).
LIMITE INTERPROVINCIAL SANTIAGO DEL ESTERO - TUCUMAN.

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA LA STUDEBAKER 7E7

Los Cedros S.A.I.C.F. fabrica en la República Argentina, bajo licencia de la Studebaker, de South Bend, Indiana, USA, la pick-up 7E7 de Studebaker.

Este es un vehículo eminentemente utilitario, cuyo ambiente práctico de trabajo es aquel de malos caminos y cargas pesadas. La condición de pick-up lo hace apto también para el tránsito ciudadano, en donde puede prestar perfectamente los servicios de transporte rápido de cargas.

Por otro lado, el transporte de personas entra también dentro de sus características, dado que puede alojar tres personas con comodidad y cuatro si son delgadas.

MOTOR

La unidad motriz de la 7E7 es un ocho cilindros en "V", enfriado por agua, con las características típicas del motor en "V" norteamericano de gran cilindrada.

El diámetro de los cilindros es de 90,46 mm. y la carrera del pistón llega a los 82,55 mm. La cilindrada total resulta entonces de 4.200 centímetros cúbicos. El índice de relación de compresión es de 7,0 : 1, y la potencia máxima es de 170 HP a 4.200 rpm.

La denominación correcta de este motor según la fábrica es "Studebaker Star 259 V-8. El número 259 indica las pulgadas cúbicas de cilindrada del motor.

Las válvulas están colocadas en la tapa de cilindros y son accionadas a través de botadores y balancines desde un árbol de levas único ubicado en el block de cilindros, inmediatamente arriba del cigueñal. Las válvulas están dispuestas en línea e inclinadas hacia adentro con respecto al eje longitudinal del motor.

El cigueñal, de acero forjado, gira en cinco cojinetes de metal aleado antifricción, con el juego controlado por el cojinete frontal. Un reborde forjado integramente con el cigüeñal, soporta el plato en el extremo posterior del cigüeñal. El extremo anterior del mismo incorpora un amortiguador para el control de las vibraciones torsionales. Las bielas están también forjadas en acero y tienen sección "I" para mayor rigidez.

En el pie de biela lleva cojinetes antifricción "casquillos" reemplazables, con respaldo de acero. Cada muñón de biela del cigüeñal lleva dos bielas opuestas.

Los pistones son fundidos en aleación liviana de aluminio, tienen terminación plateada y llevan tres aros cada uno, dos de compresión y uno de control de aceite, que lleva un expansor interno.

Un disipador de calor incorporado a la parte superior del pistón, reduce la transmisión del calor de la cámara de combustión a los aros de pistón.

En este motor, como en los otros dos V-8 fabricados por Studebaker-

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA LA STUDEBAKER 7E7

Packard, los pistones no son intercambiables con los otros motores.

El árbol de levas tiene un engranaje del tipo sin fin que acciona un eje vertical el cual, a su vez, comanda el distribuidor y la bomba de aceite, del tipo de engranajes.

La lubricación del Studebaker Star 259 es forzada, siguiendo el sistema clásico. De la bomba de aceite, el lubricante, ya bajo presión, se dirige hacia dos conductos longitudinales situados a ambos lados del árbol de levas. De estos conductos el lubricante va hacia el centro para el árbol de levas, hacia arriba para el eje de válvulas y demás mecanismos de distribución y hacia abajo para el cigüeñal. Luego de lubricar estas partes, vuelve al cárter por gravedad. El circuito cuenta con una válvula reguladora de presión situada adelante del block, del lado derecho. La válvula, del tipo de resorte, libera una salida de aceite cuando la presión en el circuito sube de las 40 libras/pulg.^{2} (2,8 kgs./cm.^{2}).

Cuando la presión es menor de 2,8 kg./cm.^{2}, los engranajes de distribución son lubricados a través de un pequeño agujero practicado en el cuerpo de la válvula. Al subir la presión y abrirse la válvula, el aceite fluye libremente hacia los engranajes y de ellos vuelve al cárter.

El amortiguador de vibraciones consiste en: una maza abulonada al extremo del cigüeñal, los correspondientes bulones y tuercas, dos elementos de goma y un plato inerciado libre. Al girar el cigüeñal, el plato inerciado acompaña el giro del primero pero a través de los elementos de goma, que amortiguan las vibraciones del cigüeñal.

El enfriamiento es por agua, que circula bajo presión, controlada por una válvula termostática e impulsada por la bomba de agua, que trabaja a través de la correa del ventilador y dínamo. La capacidad total del sistema es de 20-21 litros.

TRANSMISION

Luego del motor se extiende el embrague, monodisco seco con mando mecánico desde el pedal correspondiente marca Borg and Beck de 127,9 cm. de diámetro. A continuación viene la caja de velocidades, de tres marchas hacia adelante y una hacia atrás, con la segunda y tercera sincronizadas.

El comando de la caja de velocidades se encuentra en la columna de dirección.

Las relaciones de giro entre el cigüeñal y la salida de la caja de velocidades son las siguientes, a través de los engranajes correspondientes:

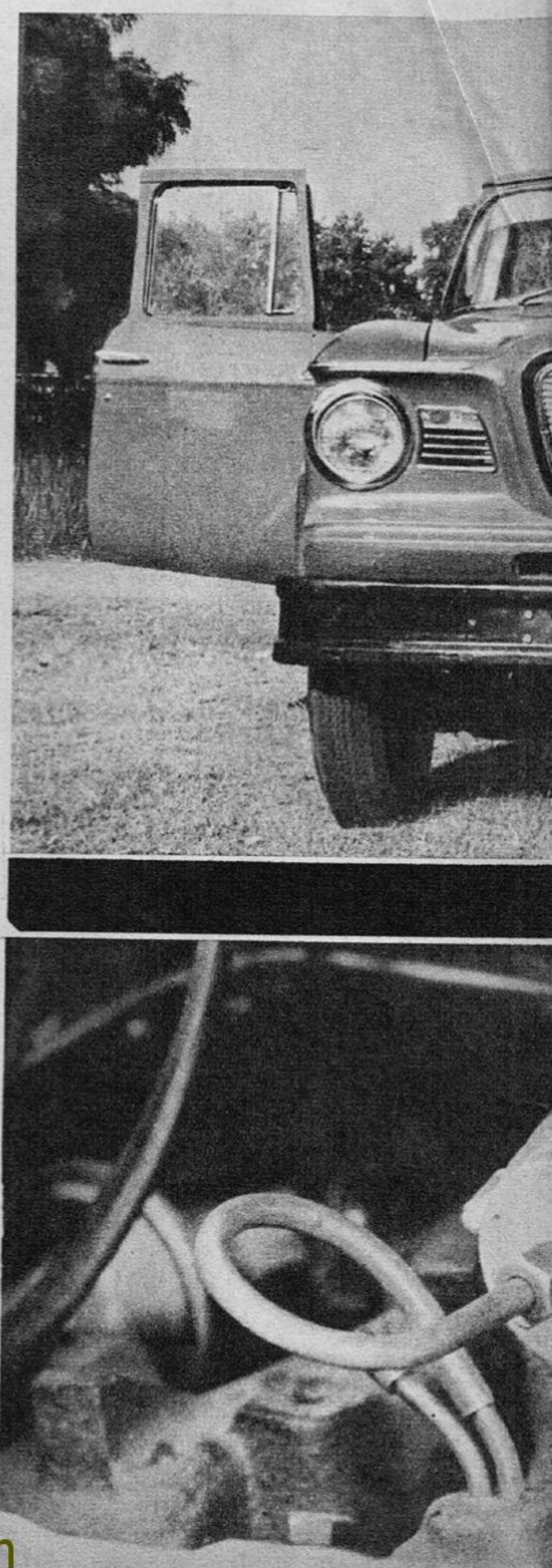
1ª	3,17:1
2ª	1,75:1 sincro
3ª	1,00:1 sincro
M. atrás	3,76:1

Luego de la caja de velocidades se extiende el árbol de transmisión, formado por un cardan hueco que incorpora una cruceta y un estriado deslizante. De este modo, el árbol resulta articulado en dos partes, a la salida de la caja de velocidades y a la entrada del mecanismo diferencial.

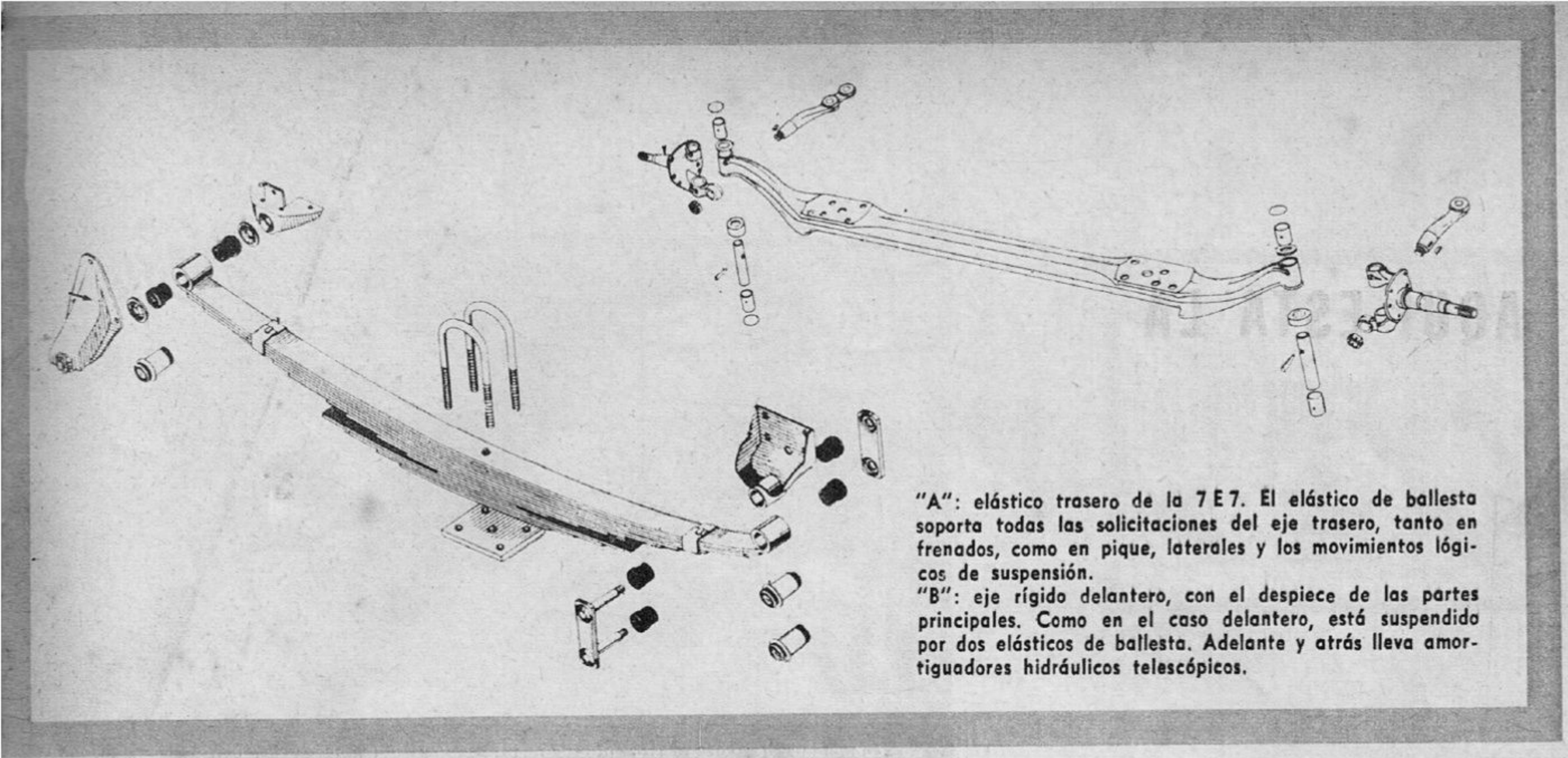
La articulación obedece, como en el caso de todos los vehículos con eje rígido, a que el diferencial flotante se mueve siguiendo los requerimientos de la suspensión y la caja de velocidades permanece montada en la carcaza del embrague.

La transmisión se completa con un acoplamiento trasero del tipo hipoidal y un mecanismo diferencial convencional.

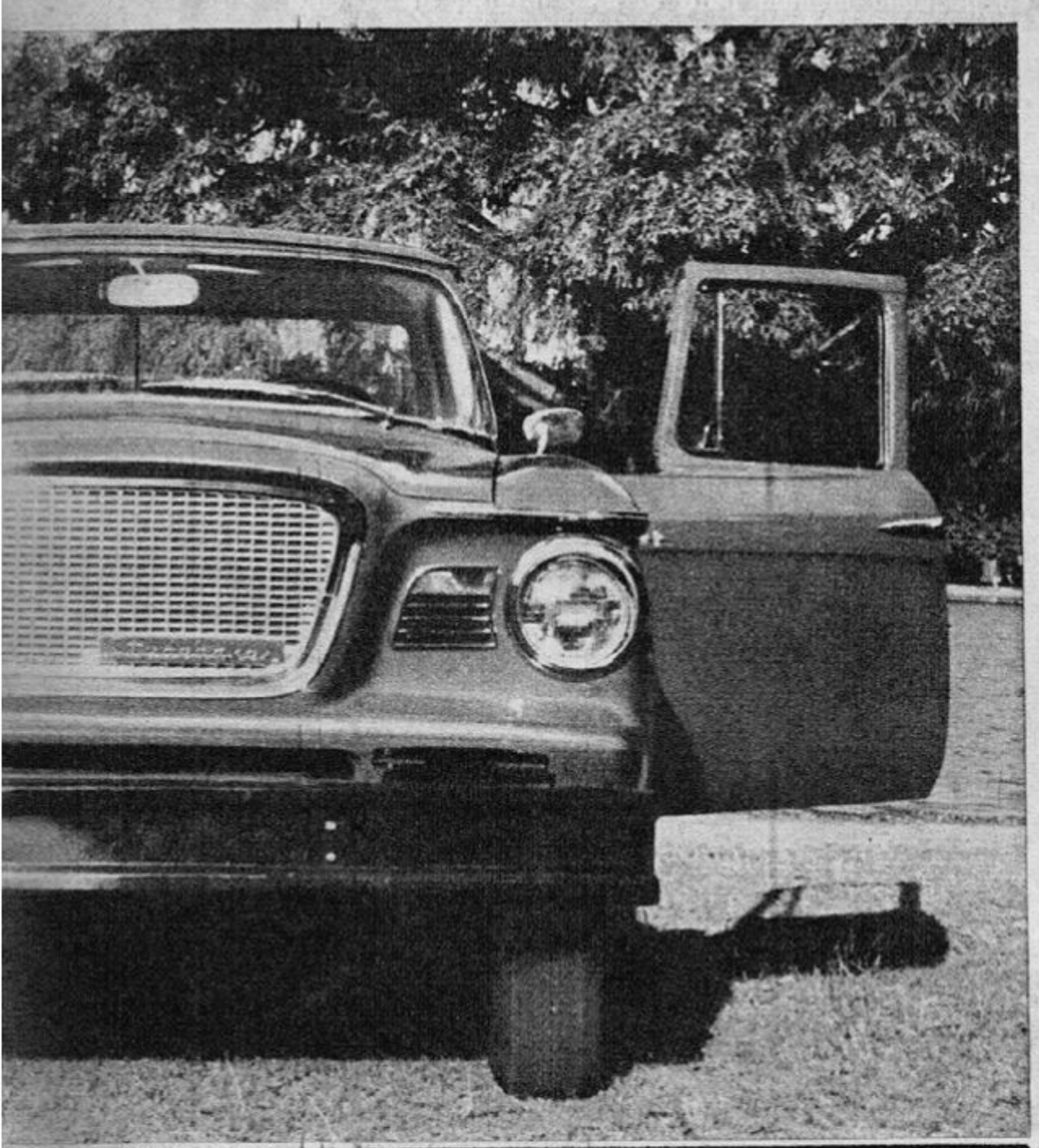
La relación entre el piñón y la corona del acoplamiento traseros es de 3,73 : 1.



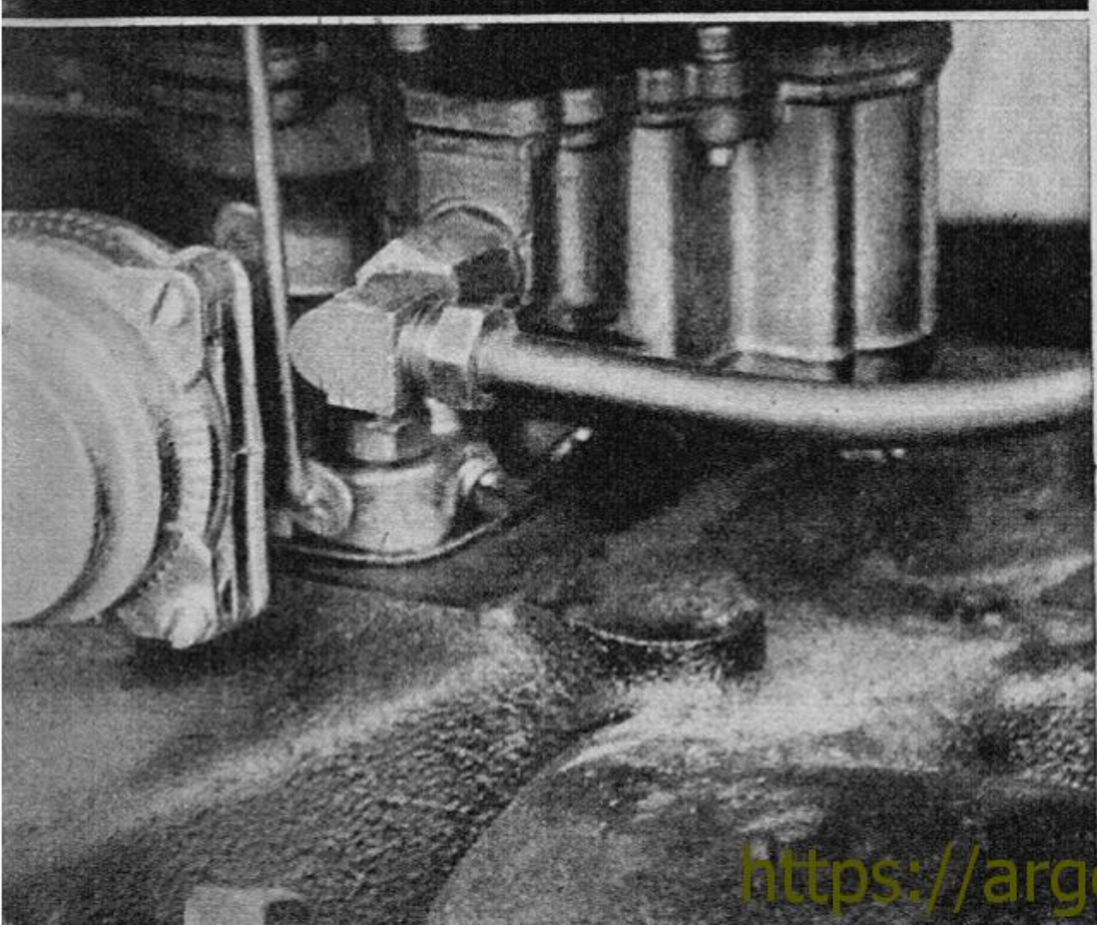
https://argentoteca.blogspot.com



"A": elástico trasero de la 7 E 7. El elástico de ballesta soporta todas las solicitaciones del eje trasero, tanto en frenados, como en pique, laterales y los movimientos lógicos de suspensión.
"B": eje rígido delantero, con el despiece de las partes principales. Como en el caso delantero, está suspendido por dos elásticos de ballesta. Adelante y atrás lleva amortiguadores hidráulicos telescópicos.



Arriba: diseño de parrilla con reminiscencias del "Lark".
Abajo: cebador automático, dispositivo de arranque en frío.



CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR		
Tipo	Studebaker Star	
Nº cilindros y dispos.	8 en "V"	
Diámetro	90,46 mm.	
Carrera	82,55 mm.	
Cilindrada total	4200 cc.	
Compresión	7:1	
Potencia	170 HP a 4200 rpm.	
Válvulas	en la tapa de cilindros	
Enfriamiento	agua, circulación forzada	
Capacidad del sistema	20-21 litros	
Lubricación	forzada por bomba de engranajes	
Encendido	batería-distribuidor	
TRANSMISION		
Embrague	monodisco seco	
Mando	mecánico	
Diámetro del disco	25,4 centímetros	
Caja de velocidades	3 velocidades adelante	
	1 atrás	
Sincronización	segunda y tercera	
Relaciones	1ª	3,17:1
	2ª	1,75:1
	3ª	1,00:1
	M. atrás	3,76:1
Acoplamiento trasero	tipo hipoidal	
Relación	3,73:1	
	1ª	11,82:1
	2ª	6,53:1
	3ª	3,73:1
Relaciones finales	M. atrás	14,02:1
Suspensión delantera	eje rígido con elásticos longitudinales de ballesta, amortiguadores telescópicos hidráulicos.	
Suspensión trasera	eje rígido con elásticos longitudinales con elásticos de sobrecarga, amortiguadores telescópicos hidráulicos.	
Frenos	hidráulicos autocentrantes de campana en las cuatro ruedas. Freno de estacionamiento mecánico sobre las traseras.	
Dirección	Tipo Ross TA-12	
DIMENSIONES GENERALES		
Largo total		
Ancho máximo	1885 mm.	
Altura máxima	1650 mm.	
Distancia entre ejes	3099 mm.	
Trocha delantera	1483 mm.	
Trocha trasera	1563,5 mm.	
Rodado	650 x 16	
Peso total	1360 kg.	
Carga máxima admisible	1000 kg.	

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA LA STUDEBAKER 7E7

Luego, las relaciones finales de giro entre el cigüeñal y las ruedas son las siguientes:

1ª	11,82:1
2ª	6,53:1
3ª	3,73:1
M. atrás	14,02:1

SUSPENSION

La suspensión delantera de la 7E7 consiste en un eje rígido que une las dos ruedas delanteras. Este tipo de suspensión es bueno desde el punto de vista solidez y muy apropiado para el tipo de trabajo a realizarse.

La suspensión propiamente dicha está formada por dos elásticos longitudinales de ballesta cuyas dimensiones son de 1016 mm. por 44 mm. y llevan nueve hojas cada uno.

En el caso del tren trasero rígido, la suspensión también se realiza a través de elásticos de ballesta dispuestos en forma longitudinal, paralelos al eje de marcha del vehículo. Estos elásticos, tanto los traseros como los delanteros, cumplen además de su función específica de suspensión, la de fijación de los ejes, tanto en sentido longitudinal (pique y frenadas) como en sentido oblícuo y transversal (curvas, etc.).

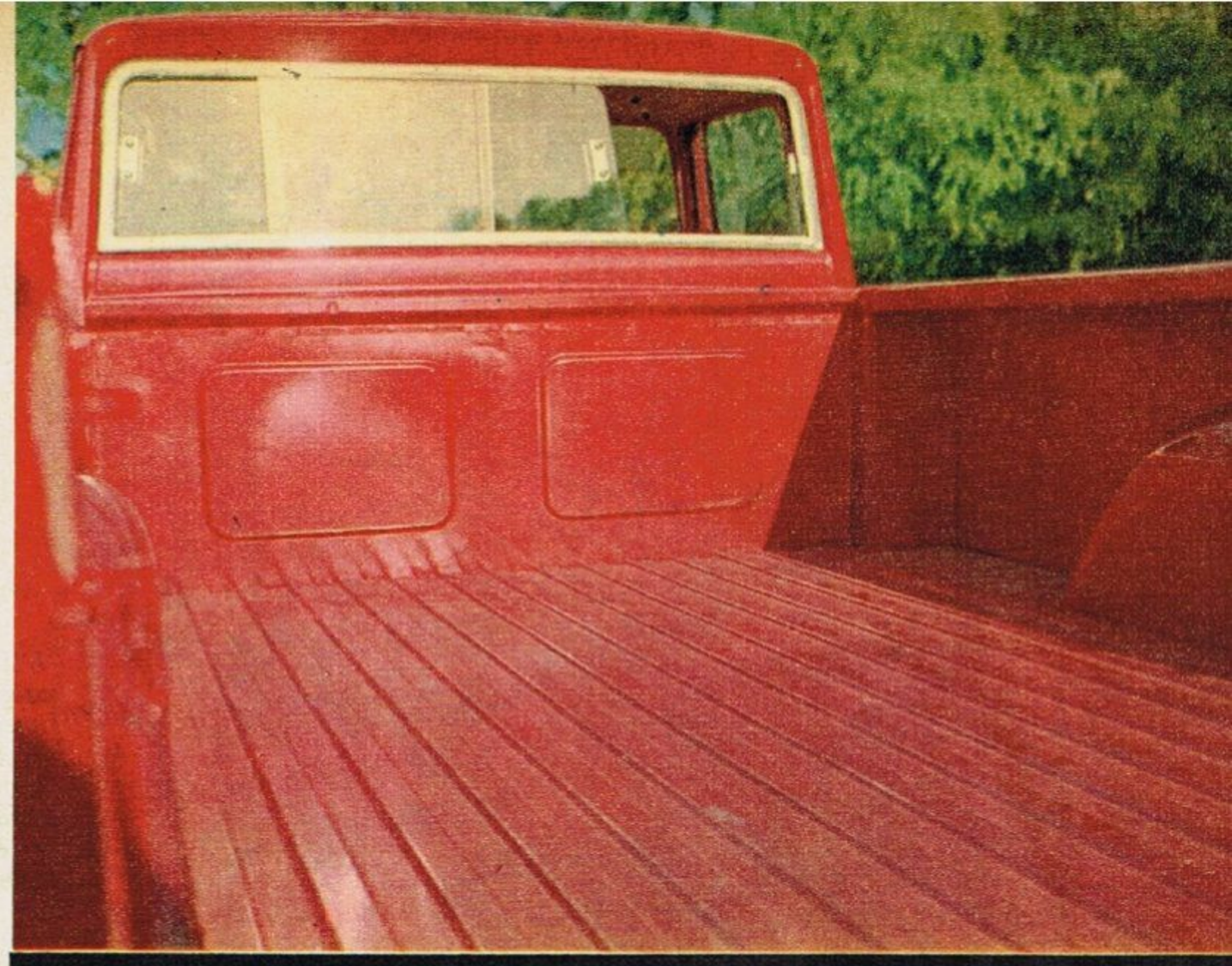
La dimensión de las hojas traseras es de 1.321 mm. por 51 mm. Los elásticos van armados con ocho hojas cada uno y llevan etapa de sobrecarga.

FRENOS Y DIRECCION

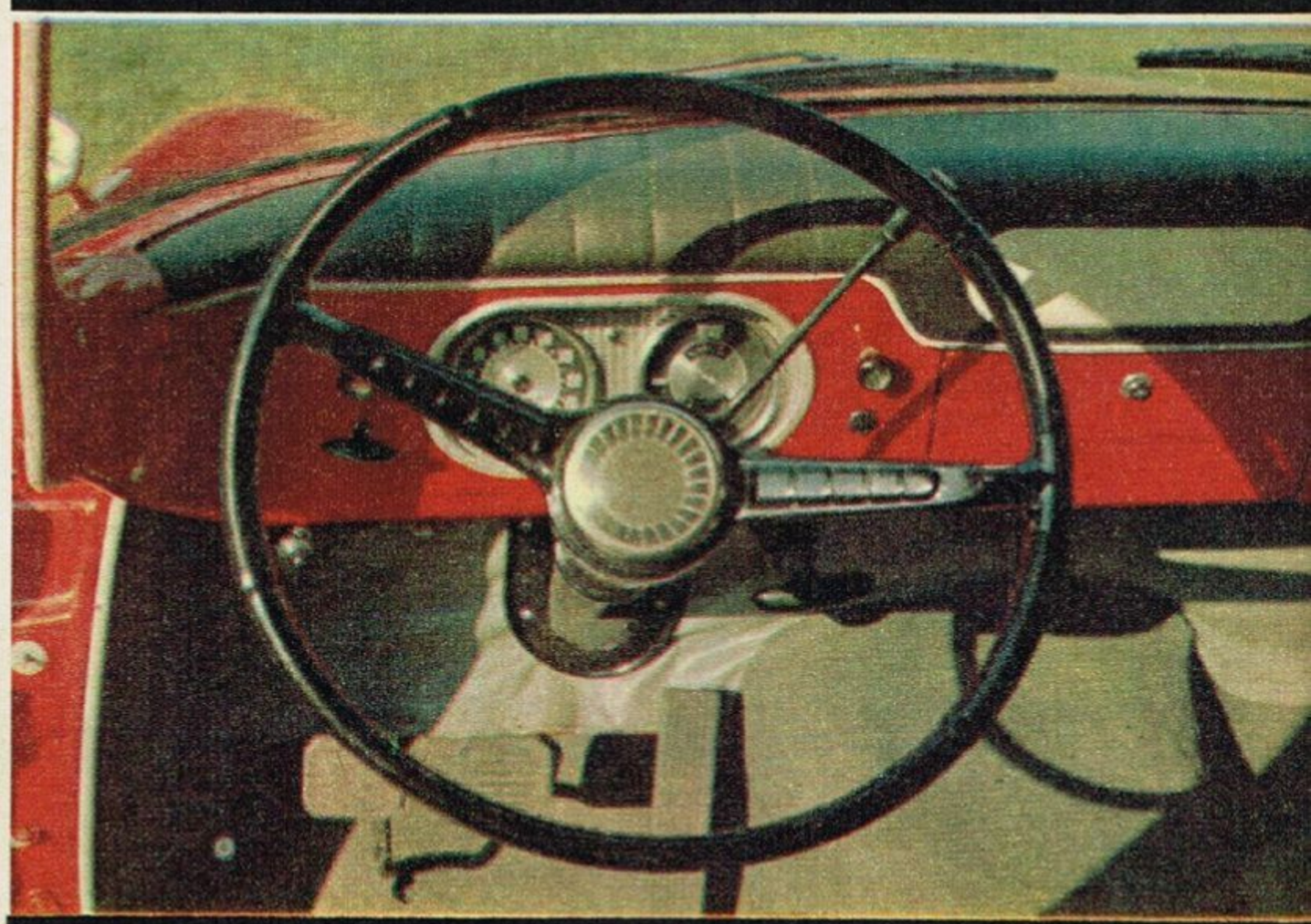
Los elementos frenantes son hidráulicos de campana en las cuatro ruedas, con un sistema de patines flotantes autocentrantes. Los patines en ambos trenes de ruedas tienen una longitud de 279 mm. y un ancho de 51 mm.

La superficie total de frenado resulta entonces de 1145 centímetros cuadrados.

La caja de dirección es una Ross TA-12, de tipo de cojinete. Lleva 2 rodillos, leva y doble sector. *

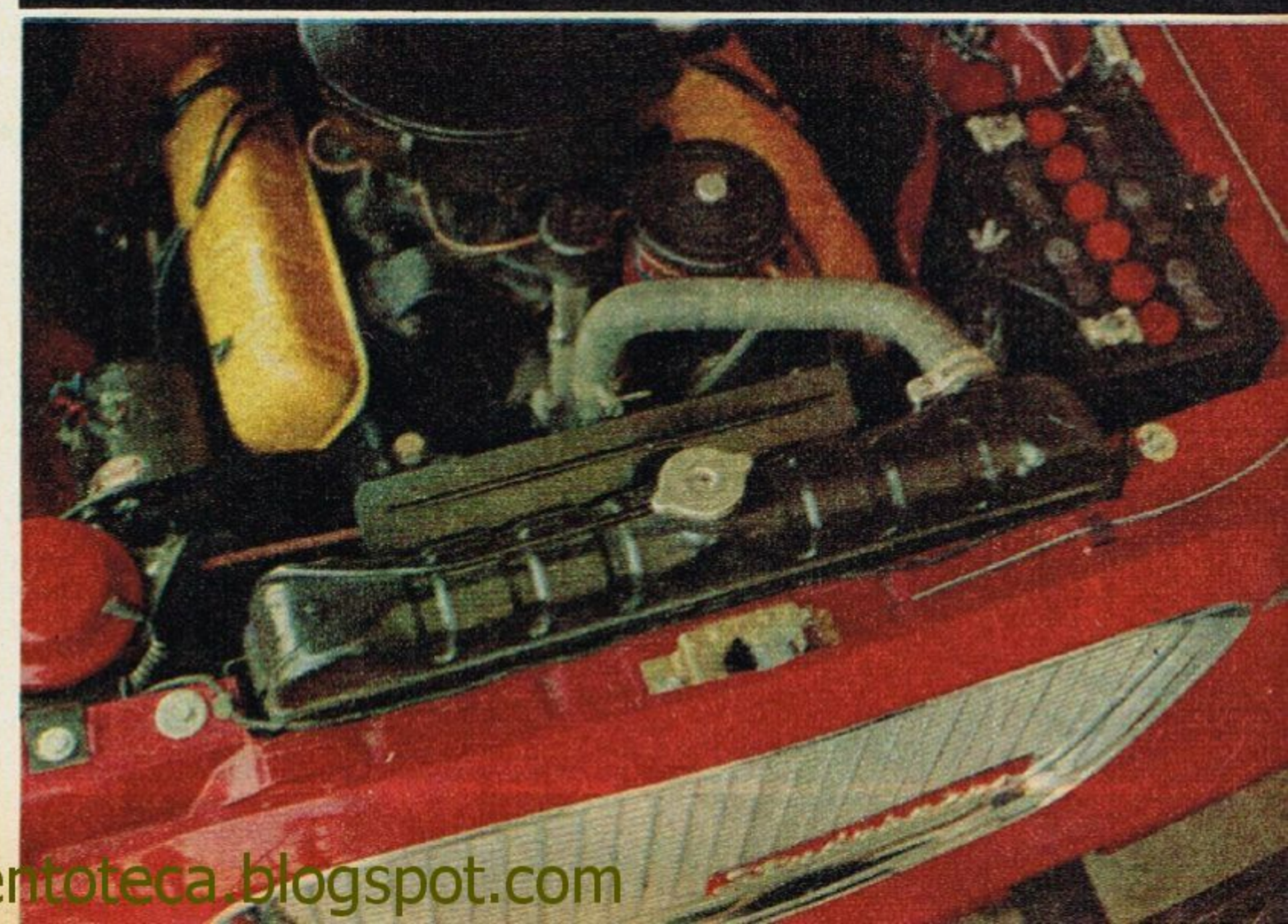


La capacidad de carga está prácticamente demostrada por las dimensiones de la caja y por los mil kilogramos de carga útil disponible. Los faldones de los guardabarros sobresalen en pequeña medida para el lado interior de la caja.



Tablero de diseño neto y sencillo. Pedales de embrague y freno asimétricos.

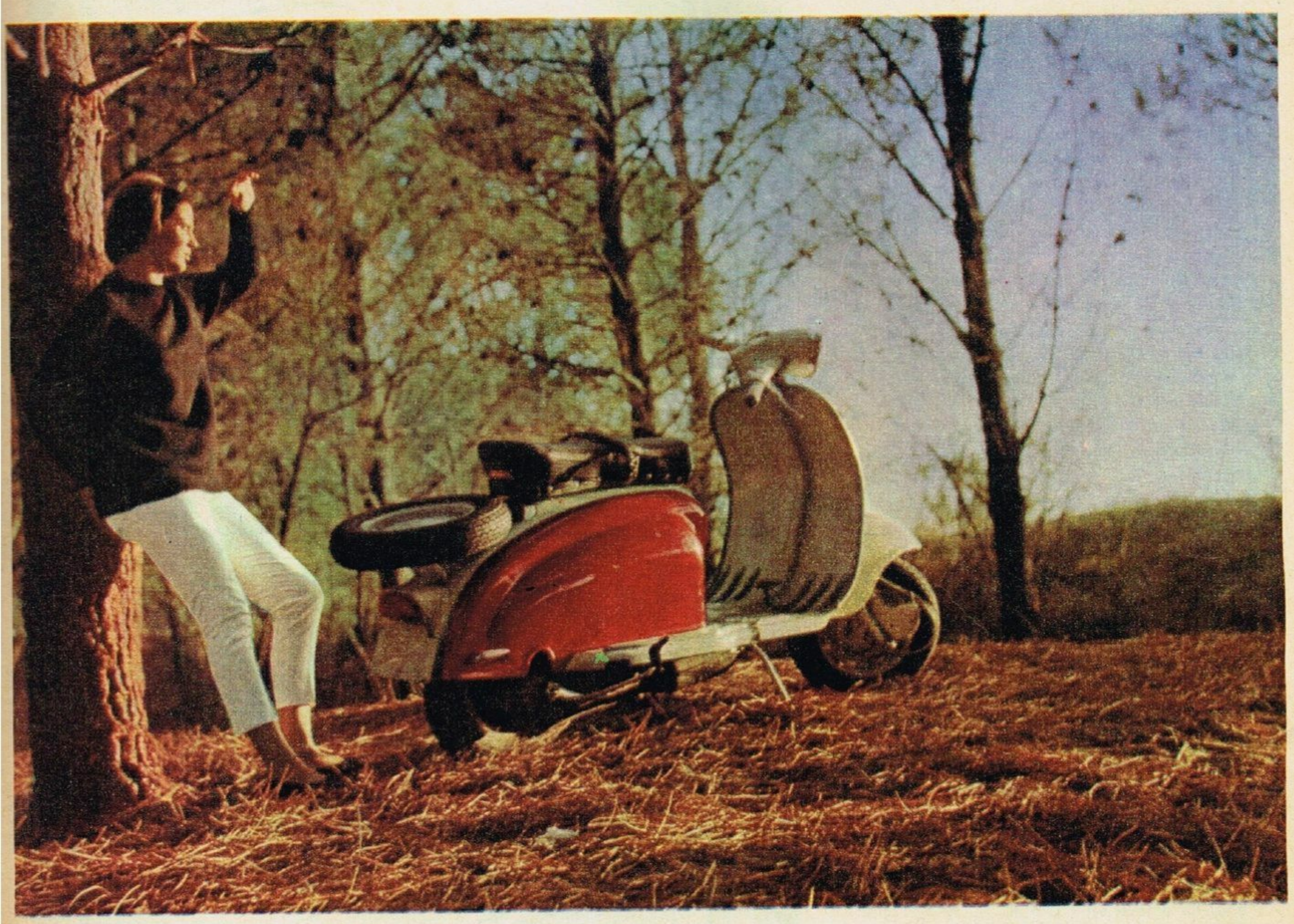
El robusto motor Studebaker Star de 170 HP. Válvulas en la tapa, enfriado por agua.



https://argentoteca.blogspot.com

invitación a vivir lo nuevo
nueva siambretta 175 t.v.

Vacaciones, fines de semana, trabajo, estudio o turismo tienen un nuevo sentido cuando se los disfruta plenamente con SIAMBRETTA 175 T.V. - "Pasaporte" para todo lo lindo de la vida, esta es su máquina: 175 c.c. de cilindrada con 8,6 HP - Cuatro Velocidades - Motor Central - Velocidad máxima: 90 km/h. - Rendimiento excepcional de consumo: 2,3 litros cada 100 kilómetros! Diseño moderno, funcional, "con carácter". Y... por la financiación, no se preocupe. Ya lo hizo por usted el Concesionario SIAMBRETTA de su zona... y lo ha resuelto muy bien! Vísitelo.



Siambretta

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA LA STUDEBAKER 7E7

La aproximación de las líneas de la 7E7 con el automóvil es notable en este perfil. El costado es claro, sin formas que no respondan a un criterio estrictamente utilitario. La caja está separada de la cabina propiamente dichá

La salida de aire de la cabina de conducción se logra mediante la ventanilla trasera deslizante de ambos lados. La visibilidad hacia atrás es óptima.

TABLA DE DETALLES DE CARROCERIA STUDEBAKER 7E7

Arranque eléctrico	sí
Arranque en la llave de contacto	sí
Bocina doble o simple	simple (opt. dob)
Aro bocina en el volante	botón central
Luces en el motor	no
Luces en la guantera	no
Luces en el baúl	no
Apertura de las puertas delanteras	para adelante
Medidor de presión de aceite	tipo luz
Medidor de nafta	tipo aguja
Medidor de temperatura de agua	tipo aguja
Parcial de kilom.	sí
Amperímetro	tipo luz
Encendedor	no
Ceniceros	uno
Espacio para radio	sí
Lavaparabrisas	sí
Limpiaparabrisas	eléctrico
Calefacción	no
Ventilador de calef.	no
Reóstato de luces del tablero	sí
Traba de dirección	no
Indicador de virajes	sí
Cerradura de las puertas	en una puerta
Cerradura del tanque de nafta	sí
Ventiletes de aire	sí
Manijas de puertas	tipo botón
Tapizado	plástico
Alfombra	goma
Techo	plástico
Interior de puertas	plástico
Respaldo del. graduable	no
Viseras para el sol	dos
Ventanillas	tipo levadizo

https://argentoteca.blogspot.com

INDUSTRIA ARGENTINA

Respondiendo ampliamente a los tests más rigurosos de fábrica, los filtros PUROLATOR fueron escogidos para proteger el motor del VALIANT, excelente automóvil de la industria nacional.

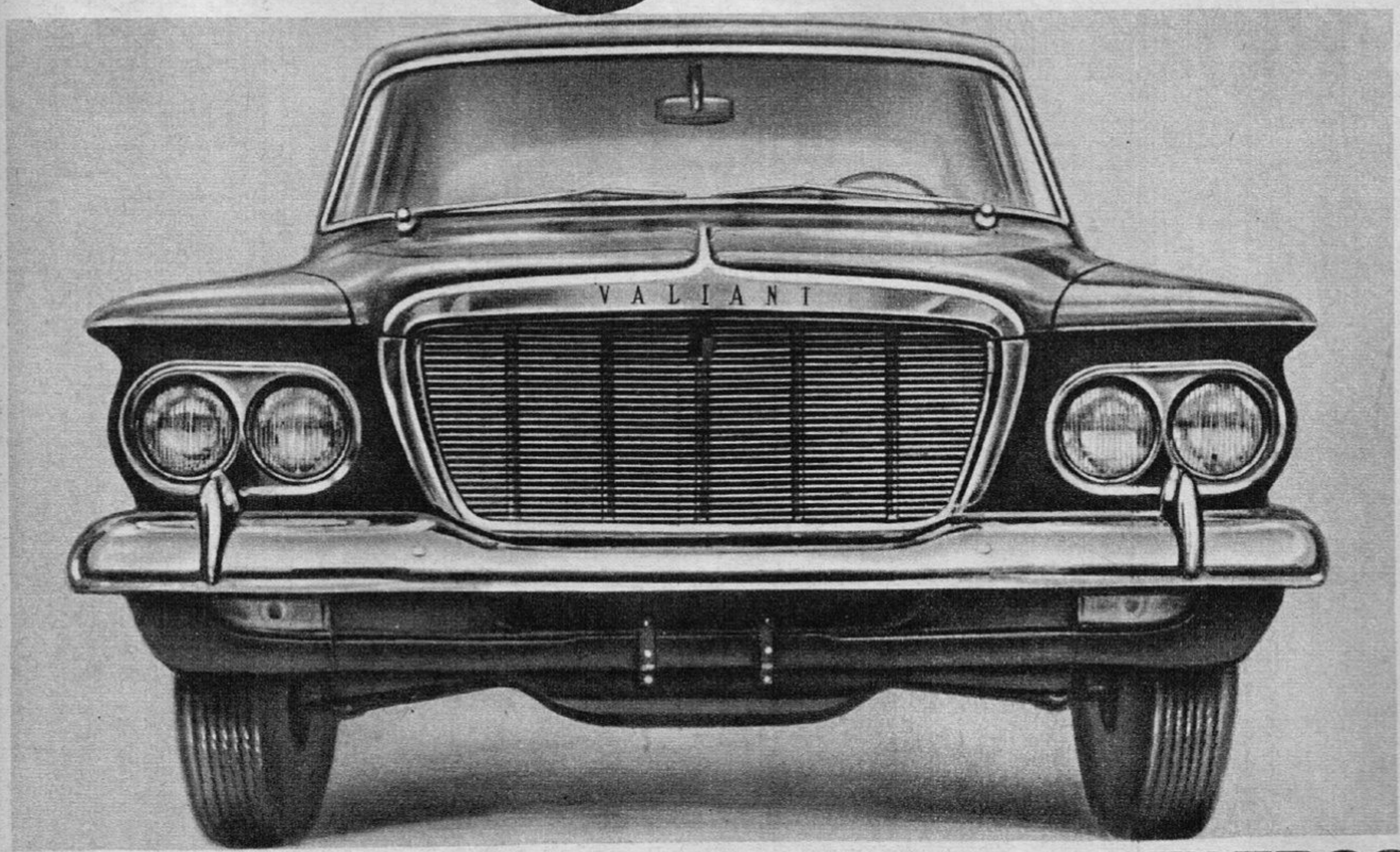
Los filtros PUROLATOR están realizados con un papel especial de porosidad calibrada, siguiendo en un todo la técnica establecida por PUROLATOR PRODUCTS, INC. de Rahway NJ. USA. la firma más importante del mundo en filtros. Con ellos se logra la asombrosa efectividad del 99,98 %, jamás alcanzada por ningún otro sistema de filtros.

Sólo con PUROLATOR — filtros de aire, aceite o combustible — cualquiera sea la marca de su coche, podrá Ud. tener la seguridad de que el motor está protegido, que gana en vida útil, que rinde más, con la consiguiente economía y tranquilidad.

Téngalo presente: El VALIANT, así como prácticamente todas las marcas más importantes del mundo, salen de fábrica con filtros PUROLATOR.

No arriesgue el motor reponiéndole filtros desconocidos. Exija únicamente lo mejor... Exija filtros PUROLATOR. En venta en estaciones de servicio y casas de repuestos.

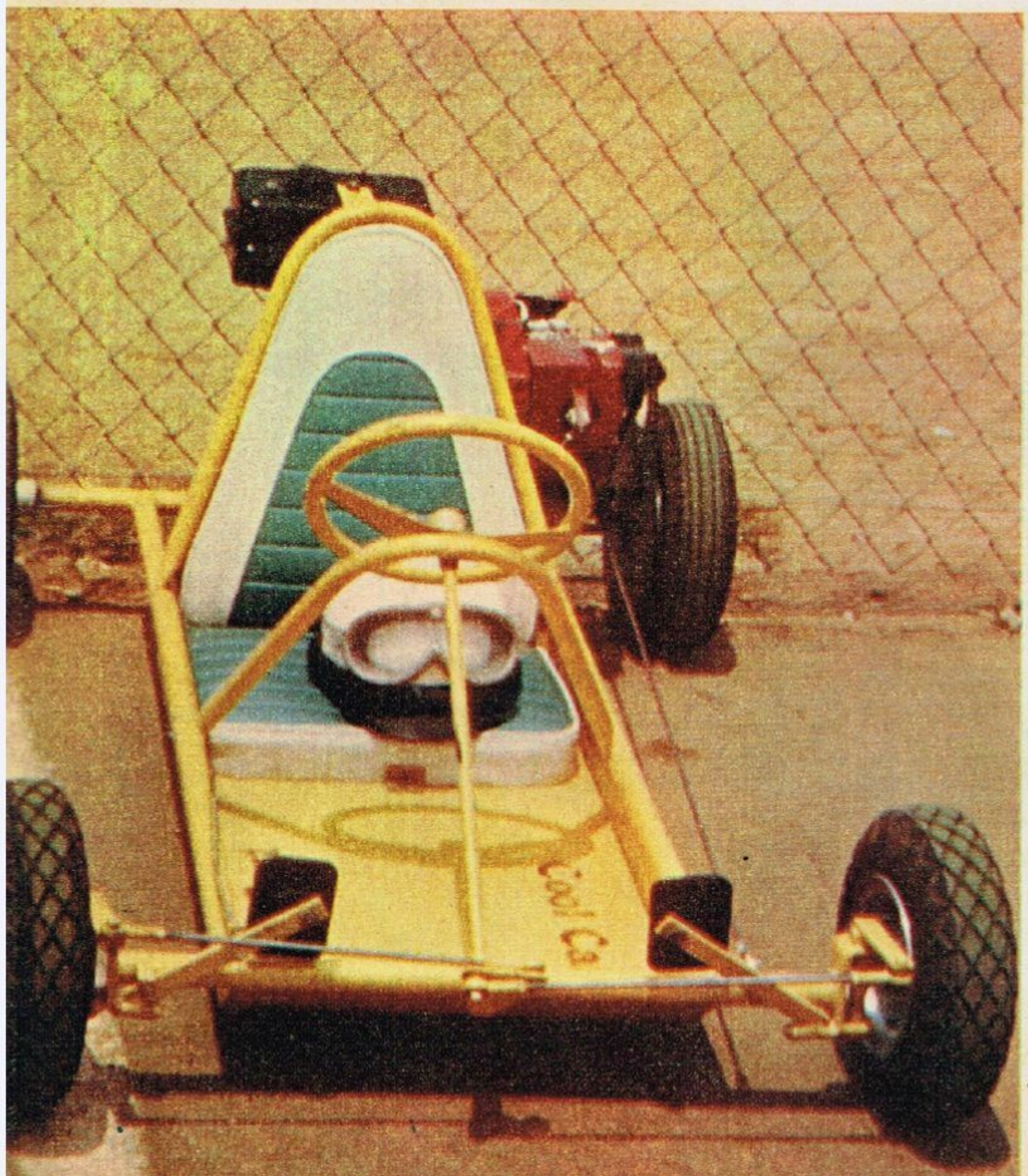
TAMBIEN EL Valiant VIENE DE FABRICA CON FILTROS PUROLATOR

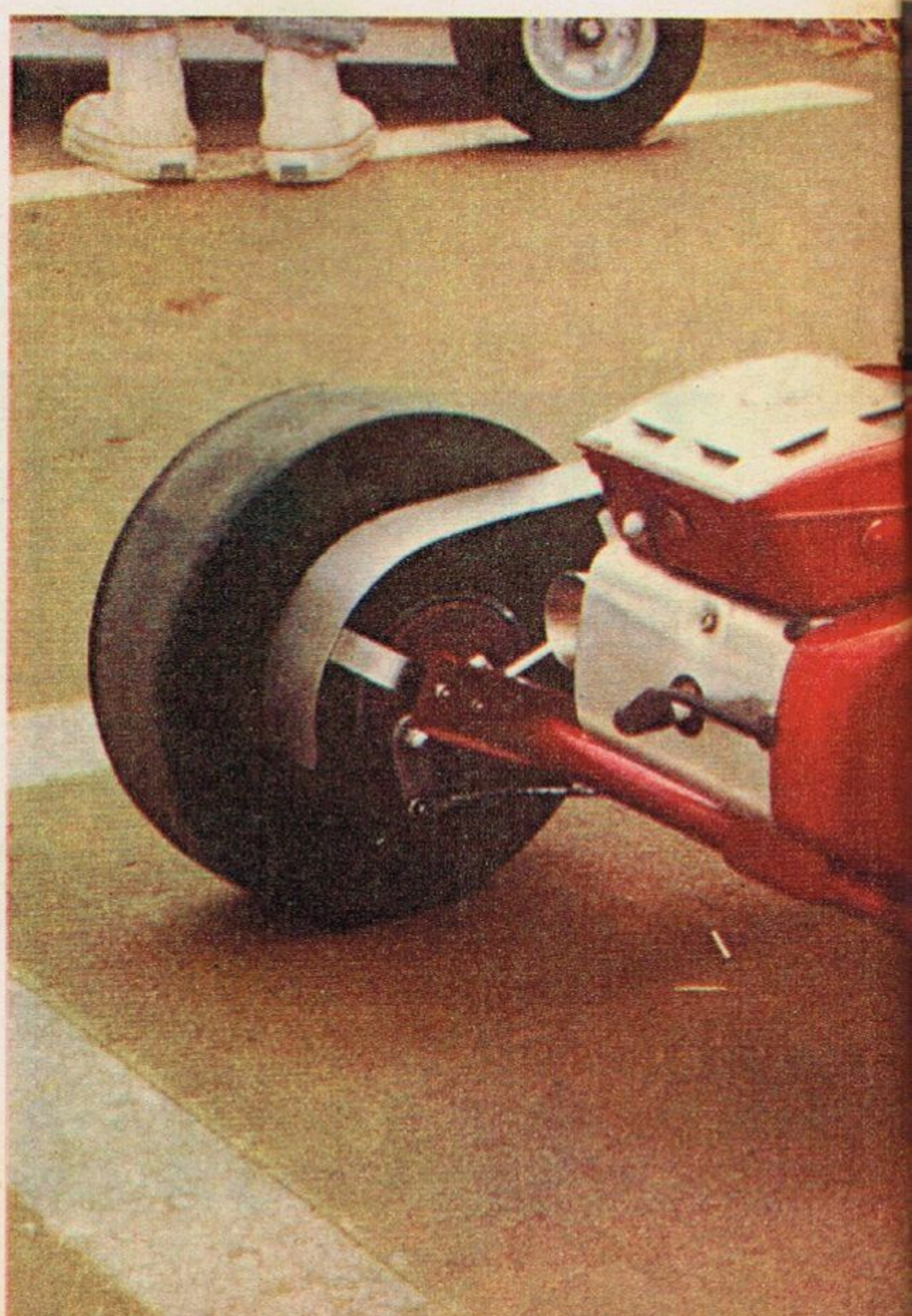


NO ARRIESGUE SU MOTOR - EXIJA FILTROS PUROLATOR EN LAS REPOSICIONES

https://argentoteca.blogspot.com

CHASSIS Y MANEJO DEL KART





https://argentoteca.blogspot.com

Aún para los más descreídos, el kart se un automóvil y como tal debe regirse por ciertos principios mecánicos y físicos, de los cuales no puede o no debe apartarse, bajo pena de funcionar como cualquier cosa menos un automóvil. La simplicidad del diseño del kart, base de su popularidad, no significa necesariamente que este diminuto automóvil haga las cosas por casualidad. En la mecánica en general, la simplicidad es un factor de éxito, y traduciendo esto a la construcción de un kart se obtienen en general buenos beneficios.

Desarmando un kart, sacando ruedas, motor, dirección, tanque de combustible, etc., uno se encuentra con el bastidor completamente a la vista, ya que el kart no tiene carrocería ni apéndices inútiles. Luego, el bastidor es todo.

Las características de manejo en las curvas y en las rectas, factor de triunfo tan importante o más que un motor poderoso, nacen con el kart en la mesa de dibujo del proyectista.

Los detalles de estética también se producen solos, por el mismo diseño.

El talón de Aquiles del kart, en general, es la liviandad tanto aparente como real del tren delantero. Esto, traducido al lenguaje común, significa que adelante, el kart es sumamente "celoso", dado que la mayor parte del peso estático cae atrás.

La gran diferencia con respecto a un automóvil convencional reside en el hecho de que el kart carece de suspensión y los problemas que presenta la estabilidad del vehículo deben ser encarados desde el punto de vista propio. La opinión de la mayoría de los ingenieros automovilísticos concuerda en dar como óptima una proporción igual del peso total del vehículo sobre cada rueda. En el caso del kart es imprescindible incorporar al cálculo el peso del conductor, que en muchos casos es superior al del vehículo completo. El balanceo ideal de peso es conseguido muy pocas veces, y en el caso concreto del kart es casi imposible de lograr, por la misma conformación del vehículo. De esta manera el kart sale "desde el vamos" pesado de cola o, lo que es lo mismo, liviano adelante. No obstante, hay solución.

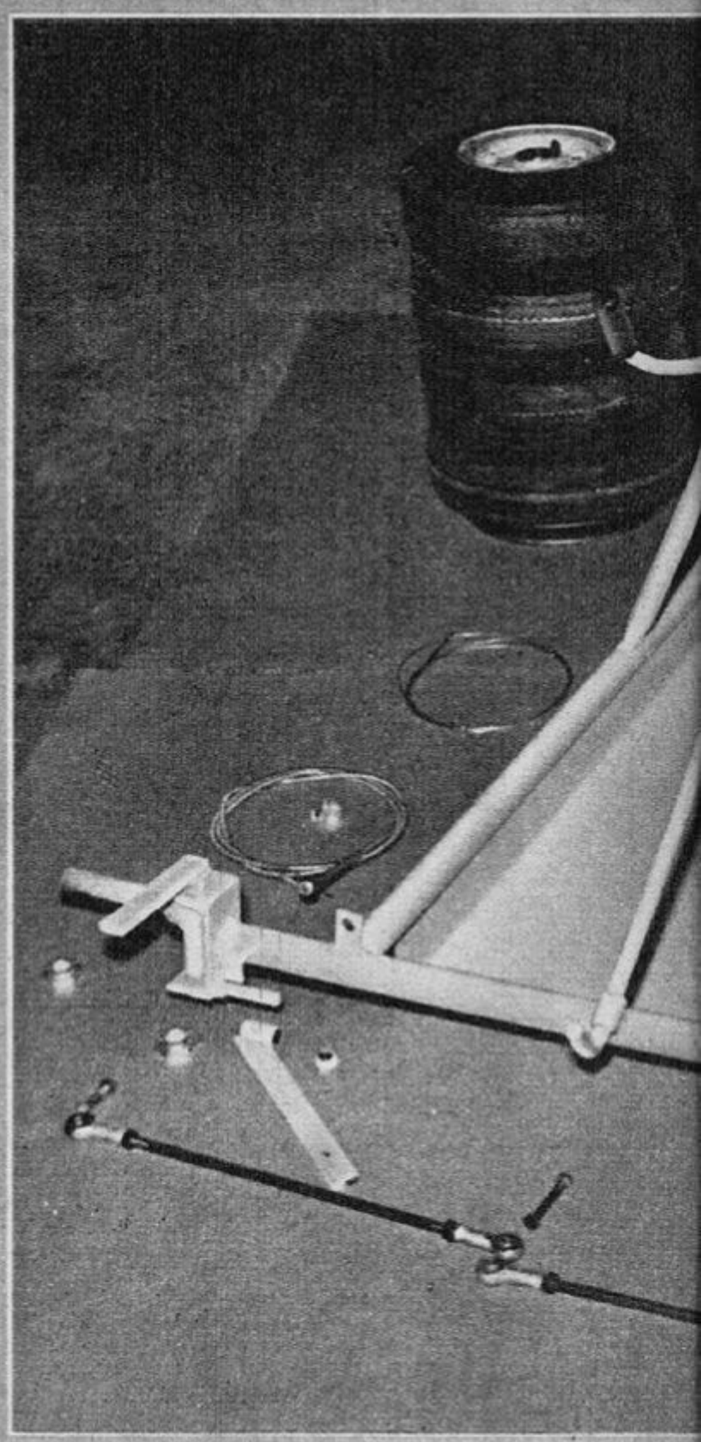
La reglamentación actual vigente contribuye a que las características de conducción del kart sean más o menos parejas entre un diseño y otro.

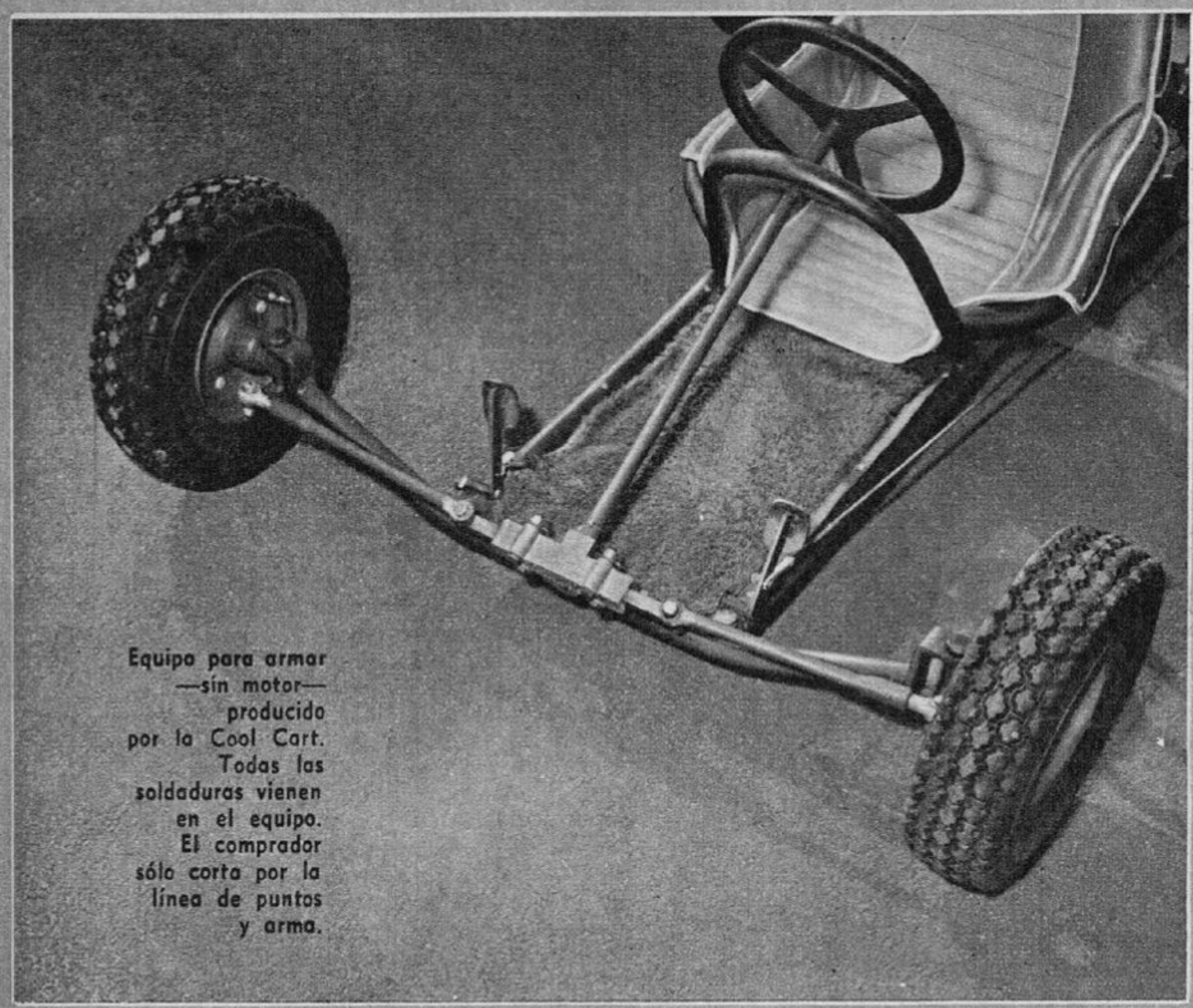
Por alguna razón no bien determinada, se ha popularizado la idea de que un kart construido con diferentes trochas, en general con la trasera más ancha que la delantera, tiene mejor estabilidad que uno con ambas trochas iguales. Sin embargo, recientes experimentaciones demuestran lo contrario, dando la siguiente explicación técnica: reduciendo la distancia entre las ruedas delanteras con relación a las traseras se eleva el centro de rolido relativo del tren delantero y las ruedas traseras reciben la mayoría de la transferencia lateral de peso al doblar, alivianando el tren delantero y aumentando por consiguiente el clásico "zapateo" de la trompa. Si las ruedas delanteras tienen mayor trocha que las traseras, se produce un efecto opuesto al del caso anterior y el automóvil coleará sin remedio. Hasta el presente, la mejor solución parece ser la misma medida de trocha para adelante y atrás, mientras experiencias bien realizadas no la desmientan.

https://argentoteca.blogspot.com

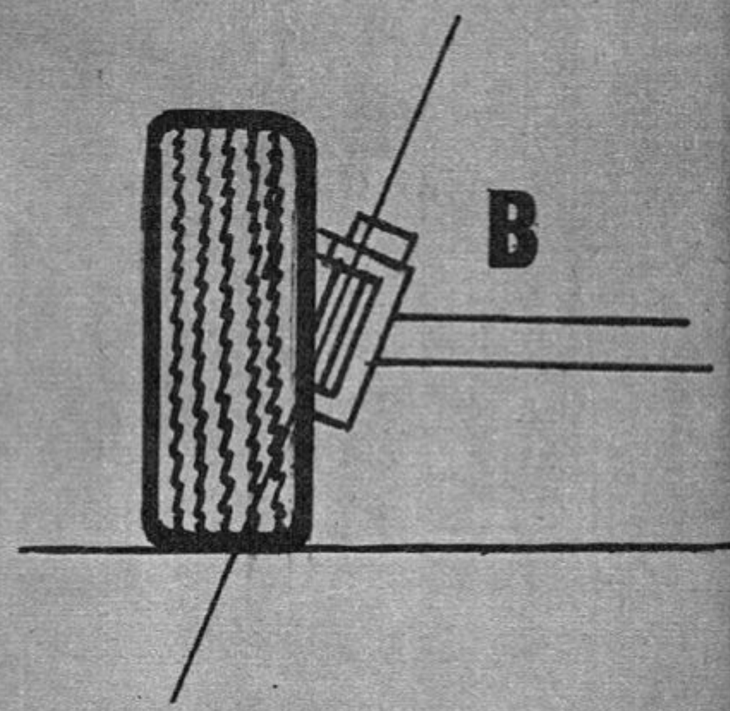
CHASSIS Y MANEJO DEL KART

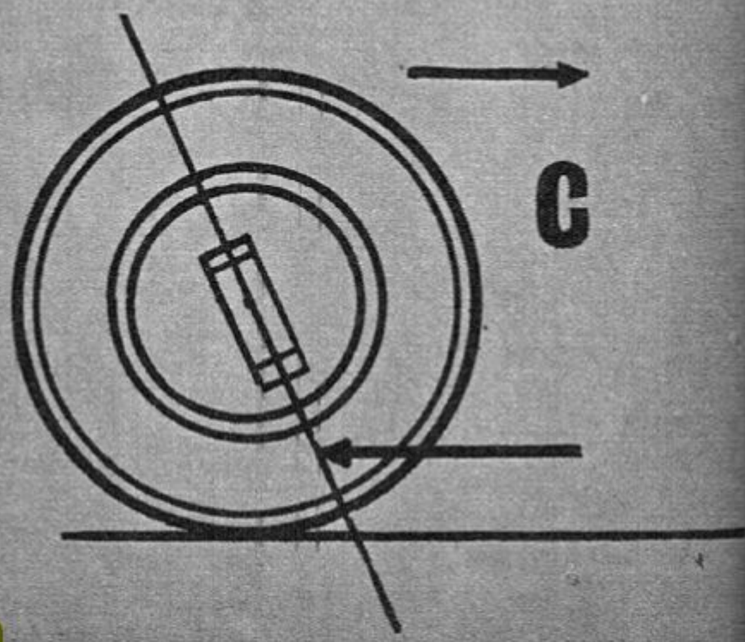
Kart con tracción en una sola rueda y dirección con sistema de barras desiguales (ver texto). Es un BUG con cubiertas doble propósito (asfalto y tierra).



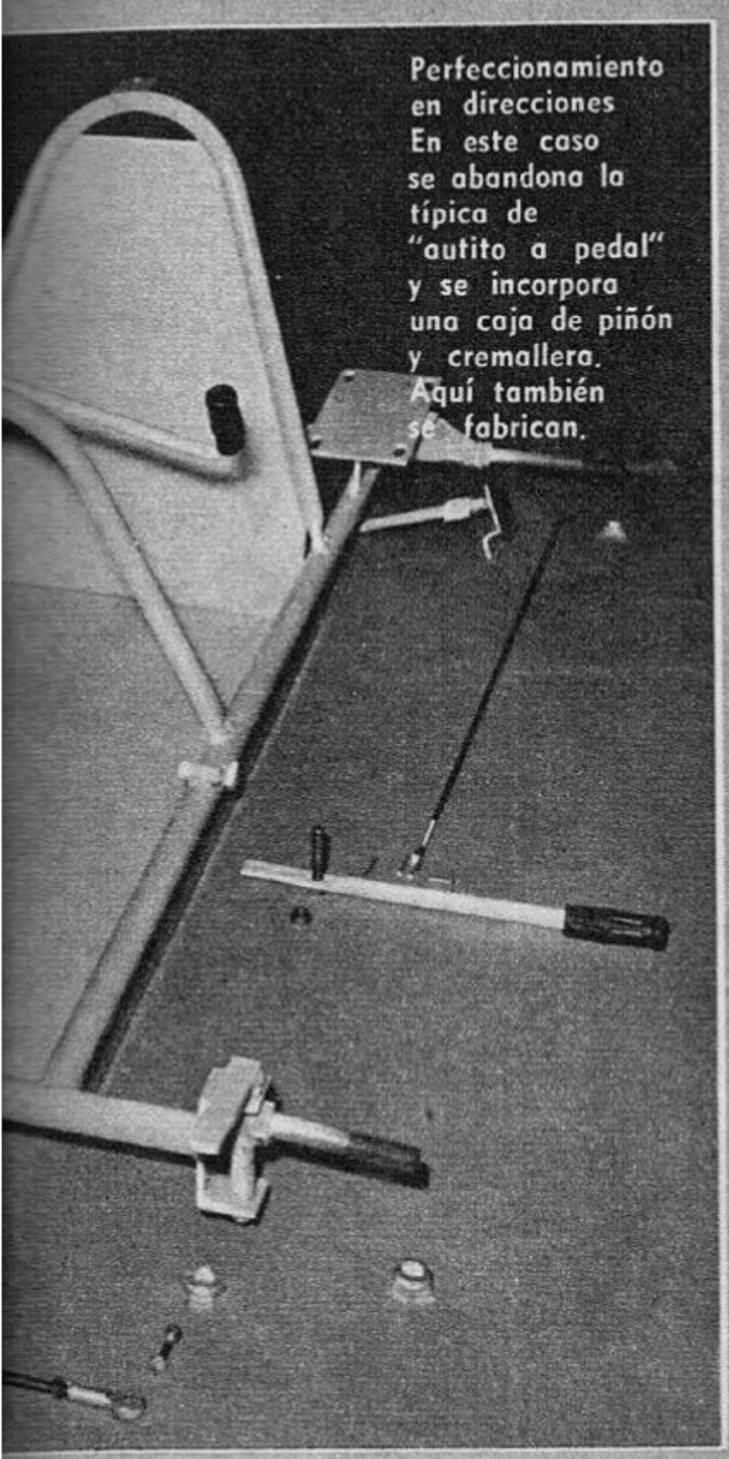


Equipo para armar —sin motor— producido por la Cool Cart. Todas las soldaduras vienen en el equipo. El comprador sólo corta por la línea de puntos y arma.





https://argentoteca.blogspot.com



Perfeccionamiento en direcciones En este caso se abandona la típica de "autito a pedal" y se incorpora una caja de piñón y cremallera. Aquí también se fabrican.

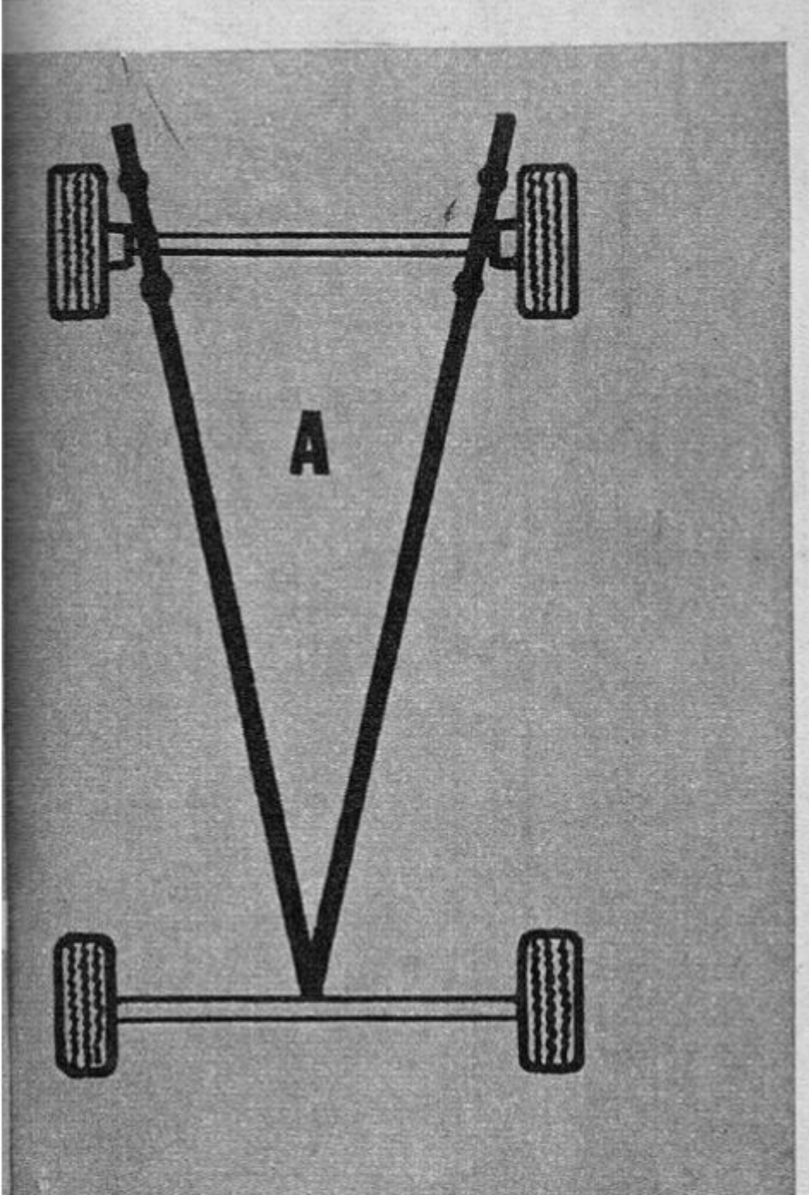


Foto "A". Forma de determinar el triángulo de Ackermann. Pasando por el perno de punta de ejes, los extremos de barras de dirección y el centro geométrico del tren trasero (ver texto). Fotos "B y C". Angulos exagerados para las ruedas delanteras, que deben ser determinados por el diseñador.

Las ruedas delanteras pequeñas que vienen provistas como equipo stándard en karts importados (300 x 500) son buenas para la conducción del kart en general, pero unas gomas más anchas y lisas, si se van a usar sobre asfalto, ofrecen mayor poder de adherencia, ya que ésta surge en función directa de la superficie de contacto de la rueda con el suelo (banda de rodamiento). El achatamiento de las ruedas por efectos de la baja de presión produce un ensanche de la banda de rodamiento, obteniéndose mayor tracción. Esta es una solución a medias, porque sirve solamente en el caso en que el kart no cuente con las ruedas que le corresponden teóricamente. El ensanchamiento forzado de la banda de rodamiento produce desgastes acelerados en la cubierta, factor que es necesario tener en cuenta. Los karts cuyo eje delantero tiene tendencia a "flotar" pueden ser corregidos en cierta medida, inflando las ruedas traseras 12 ó 15 libras más que las delanteras. Otra de las soluciones es poner ruedas más grandes atrás.

Una de las condiciones fundamentales de buen manejo es la precisión y el diseño correcto del mecanismo de la dirección. Como premisa fundamental diremos que la rueda interior en una curva recorre menos distancia que la exterior y, en consecuencia, la rueda interior debe tener un radio de giro menor que la exterior. Esto se logra a través de los brazos de dirección. Cuando las dos ruedas del eje delantero tienen el mismo radio de giro, la exterior patina y el vehículo pierde adherencia, precisamente en la rueda que más la necesita. El sistema Ackermann de dirección determina, a través de los brazos de dirección, la correcta posición de las ruedas delanteras. El llamado triángulo de Ackermann no es otra cosa que el formado por los siguientes puntos (vehículo en planta): centro del perno, soporte de punta de ejes, centro del exterior de la barra de dirección y centro del eje trasero. Dibujando la línea ideal que pasa por estos puntos sobre cada rueda, tiene que formarse un triángulo isósceles cuyo ángulo desigual coincide con el centro geométrico del tren trasero. En forma práctica esto puede controlarse con un hilo tendido a través de los puntos nombrados. Cualquier desviación debe ser corregida. Evidentemente, si el kart tiene los brazos de dirección de rueda extendido por delante de la punta de ejes, la distancia entre los agujeros de los extremos de dichos brazos (uno de los puntos del triángulo) será mayor que la distancia entre los soportes de punta de ejes. En el caso en que los brazos de rueda se extiendan hacia atrás, la distancia entre sus extremos será menor que la medida entre los pernos soporte de punta de ejes.

En algunos diseños mal logrados, los brazos de rueda que se extienden por delante del eje ideal delantero no pueden abrirse lo suficiente para conservar la alineación Ackermann, porque tocan contra la rueda.

La forma más práctica es rediseñarlos por detrás del eje ideal delantero de forma que cumplan con el alineamiento Ackermann. Conservando en una cualquiera de las ruedas el brazo de dirección original, se conserva también el sistema de dirección (barra, caja de dirección, etc.). Luego, al girar el volante, el brazo de dirección acciona una sola rueda y a través de otra barra colocada entre los extremos de los nuevos brazos, esta rueda acciona la otra.

Los otros factores son los siguientes:

Caster, cuyo nombre proviene de las ruedas usadas en los pianos y muebles pesados. Estas ruedas se alinean por sí solas en la dirección de la marcha. La construcción de estas ruedas hace que el peso del vehículo se proyecte por delante de ellas. Lo mismo sucede en los karts y cualquier automóvil. El peso queda entonces adelante del punto de contacto de la rueda con el suelo. Para lograr este efecto en automovilismo (karting inclusive) se diseña el perno de soporte de punta de ejes con una inclinación hacia atrás de la parte superior del mismo. Un ángulo ideal de inclinación sería de 1°. La inclinación se mide desde la vertical que pasa por el centro de la rueda.

Camber: inclinación de las ruedas delanteras vista de adelante o atrás. Cuando están abiertas arriba, el camber es "positivo". El caso contrario es el camber "negativo". A este respecto existe infinita cantidad de teorías.

Tanto el camber positivo como el negativo o el neutro tienen sus defensores y sus detractores. El camber positivo tiene como mayor mérito proveer un rolido en línea de marcha verdadero con más estabilidad longitudinal.

El camber negativo (más abierto abajo) otorga —según sus defensores— una estabilidad longitudinal tan buena como en el caso anterior, con la ventaja de menor desgaste de cubiertas, sobre todo la del lado exterior de la curva, que es la que recibe el mayor peso, que tiende a enderezarse desde la inicial posición de inclinada hacia adentro, obteniéndose una mayor superficie de contacto.

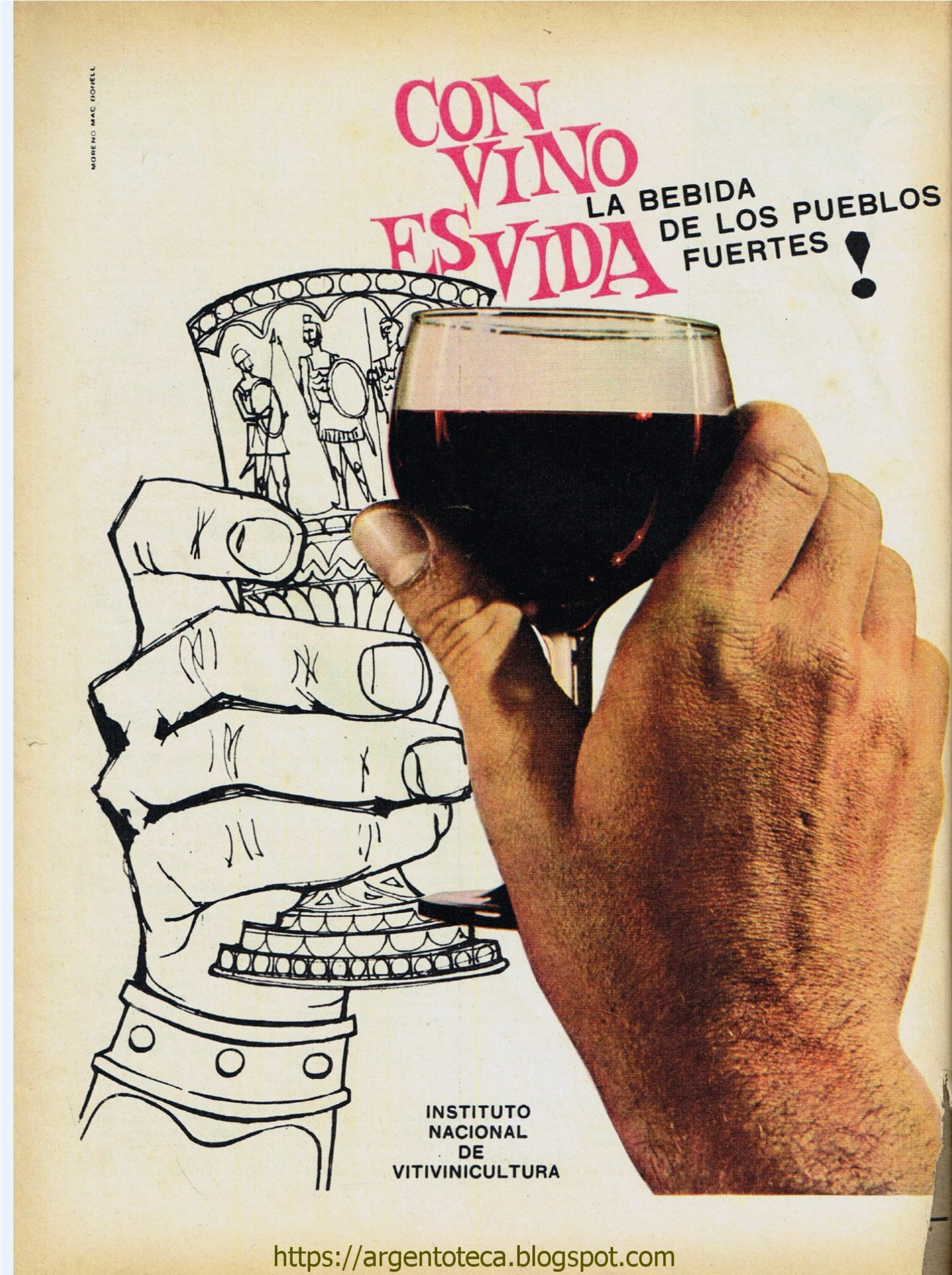
Los constructores de vehículos sin camber en las ruedas delanteras no dan en realidad razones técnicas comprensibles y solamente resultados basados en experiencias personales.

INCLINACION DEL PERNO DE PUNTA DE EJES: visto desde adelante, el perno de punta de ejes o su prolongación ideal debe intersepta- el suelo en el punto de contacto de la rueda con el mismo. Esto no es fácil de lograr, dadas las reducidas dimensiones de las ruedas usadas de kárting, pero el diseño debe aproximarse lo más posible.

CONVERGENCIA O TOE - IN: al rodar hacia adelante, las ruedas tienen una tendencia natural a separarse una de la otra. Para neutralizar este efecto se aumenta la distancia entre las partes traseras de las mismas en relación con las delanteras, visto el vehículo desde arriba. El consenso de gente especializada en la materia da como un valor razonable que las ruedas tengan una separación de 1,5 a 2,5 mm. Para regular esta medida deben incorporarse reguladores en los extremos de barras de dirección.

Con respecto a las suspensiones delanteras, éstas no están incorporadas al reglamento aprobado por la F.I.A. por desvirtuar el sentido del kárting, que es ser sencillo, barato y al alcance de todos. De todos modos, los problemas técnicos derivados de una suspensión establecen marcadas diferencias entre un vehículo y otro. *

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Las ventas registradas en el período 15 de febrero al 15 de marzo han sido relativamente pocas. Las preferencias se inclinan hacia los autos chicos (80 %), quedando los medianos en un 15 % y en un 5 % los grandes. Los precios se mantienen relativamente altos para chicos y medianos (1958 en adelante, principalmente). Como siempre, éstos son precios reales y no promedios ni estimaciones. En los mismos pesan los consabidos problemas del estado del coche, necesidad de venta, urgencia de compra, etc. Estas planillas, guía general para orientarse en el mercado del auto usado, deben usarse como una visión concreta, auxiliar del propio juicio o estimación de precio.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	115.000-120.000	
10 HP.	1949	130.000	120.000
AUTOAR			
Sedan	1956	140.000	
Rural	1959	135.000	
Sedan	1961	160.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	230.000-245.000	230.000
4 cilindros	1961	250.000	
4 cilindros	1962	290.000	
6 cilindros	1962	300.000	295.000
BORGWARD			
Isabella	1956	250.000	235.000
Isabella	1959	290.000-300.000	
Isabella	1961	320.000	
BUICK			
4 puertas	1940	115.000	
Coupé sedan	1940	140.000	
4 puertas	1941	125.000	130.000
Aerosedan	1942	140.000	
Sedanette	1946	210.000	
Super 4 puertas	1947	200.000-220.000	
Roadmaster 4 p.	1947	190.000	210.000
Coupé convertible	1947	230.000	
Super 4 puertas	1948	225.000-230.000	
Coupé convertible	1950	240.000	
4 puertas	1950	230.000	
Dynaflow	1951	250.000	
4 puertas Super	1954	330.000	
4 puertas Super	1957	550.000	
Special	1957	570.000	
4 puertas c/mec.	1958	580.000	
Super	1959	570.000	
4 puertas	1961	920.000	
Super	1962	1.250.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940	110.000	
Coupé sedan	1942	160.000	
4 puertas	1942	130.000-155.000	
4 puertas	1946	170.000	
4 puertas	1948	210.000-240.000	
Sedanette	1948	240.000	
Coupé sedan	1949	260.000	
4 puertas	1949	240.000-270.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Coupé convertible	1949	250.000	
4 puertas	1950	270.000	
4 puertas	1951	320.000	
4 puertas	1953	380.000-400.000	
Coupé convertible	1953	410.000	
Coupé De Ville	1954	530.000	
4 puertas	1954	480.000	
4 puertas	1955	520.000	
4 puertas	1956	540.000	
Coupé De Ville	1957	840.000	
4 puertas	1957	820.000	
Coupé De Ville	1958		860.000
Fleetwood	1959	870.000	
Fleetwood	1961	1.200.000	
CITROEN			
11 ligero	1946	130.000-150.000	
11 ligero	1947	160.000	
2 CV. (Belga)	1958	160.000-180.000	175.000
2 CV.	1960	190.000	
2 CV.	1961	235.000	230.000-240.000
2 CV.	1962	260.000-270.000	
CHEVROLET			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	180.000	200.000
Coupé sedan	1940	210.000	
Coupé convertible	1940	170.000	190.000
2 puertas	1941	170.000	
4 puertas	1941	200.000-210.000	
Coupé convertible	1941	210.000	
Coupé sedan	1941	220.000-240.000-260.000	
4 puertas	1942	210.000	
Coupé sedan	1942	235.000	
2 puertas	1946	245.000	
4 puertas	1946	260.000	280.000
Coupé sedan	1946	330.000	
Coupé convertible	1946		300.000
4 puertas	1947	250.000-270.000-300.000	280.000
2 puertas	1947	240.000	
Coupé sedan	1947	330.000-350.000	335.000
Coupé convertible	1947	310.000	
Fleetline	1947	320.000-330.000	
4 puertas	1949	300.000	
4 puertas	1950	320.000	330.000
Coupé sedan	1951	390.000	400.000
Coupé convertible	1951	380.000	
4 puertas	1951	370.000-390.000	365.000
4 puertas	1953	440.000-460.000	
Coupé sedan	1953	450.000-460.000	
4 puertas	1954	450.000-480.000	
B. Air 6 cil. c/mec.	1955	520.000-550.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1955	500.000-530.000	
B. Air 6 cil. c/mec.	1956	680.000-710.000	660.000
B. Air 8 cil. c/aut.	1956	540.000-600.000	
B. Air 6 cil. c/mec.	1957	680.000-730.000	700.000
B. Air 8 cil. c/aut.	1957	690.000	
B. Air 6 cil. c/mec.	1958	770.000-810.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1958	750.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Coupé convertible	1958	800.000-830.000	
Impala 6 c. c/mec.	1959	890.000	
Impala 6 c. c/mec.	1960	940.000-970.000	
Impala 8 c. co/aut.	1960	890.000-920.000	
Impala 6 c. c/mec.	1961	1.000.000-1.100.000	980.000
Impala 8 c. co/aut.	1961	.940.000	
Biscayne	1962	950.000-1.050.000	
Impala 6 c. c/mec.	1962	1.250.000-1.300.000	1.275.000
Impala 8 c. co/aut.	1962	1.200.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	115.000	
4 puertas	1940	130.000-140.000	
4 puertas	1941	130.000	
4 puertas	1942	145.000-150.000	
Coupé sedan	1942	160.000	
4 puertas Windsor	1946	160.000-170.000	
Coupé sedan 8 cil.	1947	150.000	
4 puertas	1947	170.000-190.000	
4 puertas 8 cil.	1947	150.000	
4 puertas	1948	170.000	
4 puertas	1950	230.000	
4 puertas	1951	300.000	
Coupé sedan	1953	345.000	
Rural	1956	450.000	
CISITALIA			
Coupé G.S. conv.	1961	290.000 (850 cc)	
Coupé G.S. acoraz.	1961	315.000 (850 cc)	
Coupé G.S. conv.	1962	280.000 (850 cc)	
Coupé G.S. acoraz.	1962	350.000 (850 cc)	
DE CARLO			
200 minicar	1959	60.000	55.000
600	1960	160.000	175.000
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	200.000	
700	1962	220.000-240.000	
DE SOTO			
Coupé sedan	1940	145.000	
4 puertas	1940	120.000	130.000
4 p. Fluid-Drive	1946	150.000-180.000	
4 puertas (chico)	1946	170.000	
Coupé sedan	1946	160.000	
4 p. Fluid-Drive	1947	180.000	
4 puertas (chico)	1947	210.000	205.000
Coupé Sportman	1951	330.000	
4 puertas	1951	290.000	
4 puertas	1953	330.000-340.000	
4 puertas	1954	360.000	
4 puertas	1956	440.000-470.000	
D.K.W.			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas sedan	1956	230.000	240.000
Coupé sedan	1956	250.000	
4 puertas	1958	310.000-330.000	320.000
Coupé sedan	1958	290.000-310.000	325.000
4 p. Sedan 1000	1960	300.000	330.000
4 p. Sedan 1000	1961	360.000-370.000	
4 p. Sedan 1000	1962	400.000-420.000	
Rural	1962	420.000-440.000	415.000
DI TELLA			
1500	1960	290.000	315.000
1500	1961	340.000-370.000	
1500	1962	390.000-410.000-430.000	
DODGE			
4 puertas	1940	150.000	
Coupé sedan . . .	1940	155.000	
4 puertas	1942	170.000-190.000	
4 p. Fluid Drive	1946	180.000-200.000	
4 puertas (chico)	1946	210.000	
Coupé sedan	1946	240.000	
4 p. Fluid Drive	1947	180.000	
4 puertas (chico)	1947	210.000-240.000	
4 puertas	1950	280.000	
Coupé sedan	1951	330.000	
4 puertas	1951	290.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
ESTANCIERA			
Ika	1957	190.000	200.000
Ika	1958	180.000-220.000	
Ika	1959	240.000-250.000	
Ika	1960	260.000-275.000	280.000
Ika	1961	300.000-310.000	
Ika	1962	320.000-340.000	
FIAT			
Topolino 2 p.	1940	65.000	
Topolino 2 p.	1947	80.000	
1100 4 p.	1947	150.000	
1400 4 p.	1951	180.000-190.000	
1900 4 p.	1954	200.000	190.000
1100 4 p.	1957	220.000-245.000	
500 2 p.	1958	140.000-155.000	145.000
600 2 p.	1958	170.000-210.000	195.000
1100 4 p.	1958	250.000-270.000	260.000
600 2 p.	1960	230.000-240.000	235.000
1100 4 puertas	1960	310.000-340.000	340.000
750 2 puertas	1961	260.000-270.000	270.000
750 2 puertas	1961	310.000 (m. Abarth 850)	
1100 4 puertas	1961	360.000-370.000	380.000
750 2 puertas	1962	280.000	
1100 4 puertas	1962	390.000-415.000	410.000
FLYNG STANDARD			
8 HP. 2 puertas	1947	120.000	
FORD			
2 puertas	1940	170.000	
4 puertas	1940	190.000-200.000	185.000
Coupé sedan	1940	220.000	
Coupé convertible	1940	180.000-190.000	
2 puertas	1941	190.000	
4 puertas	1941	180.000-210.000	200.000
Coupé sedan	1941	260.000-270.000	
Coupé convertible	1941	220.000-245.000	
2 puertas	1942	200.000	
4 puertas	1942	215.000	
Coupé sedan	1942	240.000-260.000	
Coupé convertible	1942	230.000	
2 puertas	1946	230.000-250.000	
4 puertas	1946	270.000	260.000
Coupé sedan	1946	340.000	
Coupé convertible	1946	310.000	
2 puertas	1947	250.000	
4 puertas	1947	280.000-300.000	
Coupé sedan	1947	370.000	355.000
Coupé convertible	1947	320.000	
Rural	1946/47	190.000-200.000	
4 puertas	1948/49	280.000-300.000	
4 puertas	1951	300.000	
2 puertas	1953	330.000	
4 puertas	1954	320.000-350.000	
Coupé sedan	1955	440.000-460.000	
4 puertas	1955	490.000-510.000	
Prefect	1956	220.000-240.000	
Anglia	1956	230.000-250.000	
Fairlane 500	1957	620.000-660.000	
Fairlane 500	1958	680.000-700.000	690.000
Galaxie 6 cil. 4 p.	1960	860.000	900.000
Galaxie 8 cil. 4 p.	1960	930.000	
Galaxie 6 cil. 4 p.	1961	950.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000	
2 puertas	1958	115.000	125.000
2 puertas	1959	130.000	
2 puertas	1960	140.000-160.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960	210.000-220.000	
1100 2 puertas	1961	240.000-260.000	
1100 Rural	1961	220.000	240.000
HENRY J.			
2 puertas	1961	110.000-150.000	130.000

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HEINKEL			
Microcoupé	1958	75.000	
Microcoupé	1959	80.000-90.000	
Microcoupé	1960	100.000	110.000
ISARD			
300	1958	100.000	95.000
300	1959	120.000	
400	1960	140.000	
700	1960	170.000-180.000	
400	1961	150.000-170.000	
700	1961	210.000-220.000	
400	1962	170.000	
700	1962	240.000	
ISETA			
300	1958	90.000	80.000
300	1959	105.000	
KAISER			
Frazer	1947	130.000-150.000	
Manhattan	1955	210.000-240.000	
Carabela	1958	240.000-265.000	
Carabela	1959	270.000-290.000	
Carabela	1960	290.000-310.000	
Carabela	1961	330.000	310.000
Carabela	1962	330.000-350.000	
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-130.000	
10 HP.	1947	130.000-150.000	
Rural Minor	1956	180.000	
Rural Minor	1961	310.000-330.000	
Minor 4 p.	1961	320.000	
N.S.U.			
Prinz 24 HP.	1958	150.000-160.000	
Prinz 34 HP.	1960	170.000	165.000
Prinz 34 HP.	1961	180.000	
Prinz 34 HP.	1962	200.000-220.000	245.000
Prinz Sport	1960	300.000	
OPEL			
Kapitan	1947	120.000-140.000	
Reckord 2 p.	1956	240.000-260.000	
Reckord 2 p.	1958	330.000-360.000	
Rural	1958	350.000	
Reckord	1959	380.000	
Reckord 2 p.	1960	400.000-420.000	410.000
Rural	1960	430.000	410.000
Kapitan 4 p.	1961	580.000-600.000-620.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	95.000	
Coupé convertible	1940	130.000	
PEUGEOT			
203	1956	210.000-230.000	
403	1956	300.000-320.000	360.000
403	1961	460.000-490.000	470.000-480.000
			500.000
403	1962	530.000	
404	1962	630.000-650.000	

beman

PUEDE LEER
SUS PENSAMIENTOS

UD. PIENSA... en un coche cómodo cómodamente financiado.
en un coche económico con más capacidad. Ud. está pensando en ISARD

BEMAN
Av. del Libertador 7300
Nuñez - Capital Federal

Probado en carrera, probado por su uso cotidiano, ISARD es el coche argentino adaptado a las necesidades reales de los argentinos

PARA LLEGAR A SU ISARD... BEMAN ESTA EN EL CAMINO.

https://argentoteca.blogspot.com

ETER

OTRA COSA
ES UN
Renault
Y OTRA CASA
ES
BERLINGIERI

Todas las inigualadas ventajas del Renault -economía, confort, velocidad- unidas al incomparable respaldo de Berlingieri, que significa para usted:

- Perfecta puesta a punto de su Renault, antes de entregárselo.
- Atención mecánica especializada en los más modernos y completos talleres.
- Repuestos IKA legítimos.
- ... y el aval de una experiencia de 50 años al servicio del automotor.

NUEVA Y MAS AMPLIA FINANCIACION

Industrias Kaiser Argentina

Roberto
BERLINGIERI S. A.
Concesionario Oficial Exclusivo IKA

Exposición y ventas
Hipólito Yrigoyen 1620 - T. E. 45-9801
Bulnes 2730 - T. E. 72-3001 - Capital
Abiertos lunes a sábados de 8 a 20 hs.
y domingos de 9 a 13 hs.
Talleres y repuestos: Bulnes 2730

PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
RENAULT			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	130.000-140.000	125.000
4 puertas	1958	170.000	
Dauphine 4 puert.	1960	190.000-200.000	200.000
Dauphine 4 puert.	1961	210.000-230.000	245.000
Dauphine 4 puert.	1962	260.000-290.000	285.000
Gordini 4 puertas	1962	325.000-340.000	
SIMCA			
4 puertas	1947	120.000	
4 puertas	1956	200.000-210.000	
4 puertas	1958	250.000-260.000	
Rural	1958	230.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	100.000-115.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1947	140.000	
Champion	1947	145.000	
Coupé sedan	1947	150.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956	230.000-250.000	
15 M rural	1956	240.000	230.000
17 M 2 puertas	1958	330.000-350.000	
17 M 4 puertas	1958	360.000-380.000	370.000
17 M rural	1958	350.000	
17 M 2 puertas	1960	460.000-470.000	460.000
17 M 2 puertas	1961	540.000-550.000	570.000
17 M 2 puertas	1962	680.000	
17 M rural	1962	690.000-710.000	
VOLKSWAGEN			
Export	1951	200.000-210.000	
Export	1953	220.000-230.000	220.000
Export	1956	250.000-270.000	265.000
Export	1957	280.000-310.000	370.000-380.000
Export	1958	330.000	
Export	1959	350.000-370.000-410.000	450.000
Export	1960	400.000-430.000	
Export	1961	460.000-490.000	
Export	1962	610.000	
Karmann Ghia	1958	360.000	
Kombi	1956	280.000	345.000
Kombi	1958	350.000	
VAUXHALL			
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas 10 HP.	1947	110.000	
4 puertas 4 cil.	1950	160.000-170.000	
Velox 4 p. 6 cil.	1951	190.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	240.000	
2 puertas	1960	390.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	90.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1947	120.000	
Coupé sedan	1947	125.000	

https://argentoteca.blogspot.com

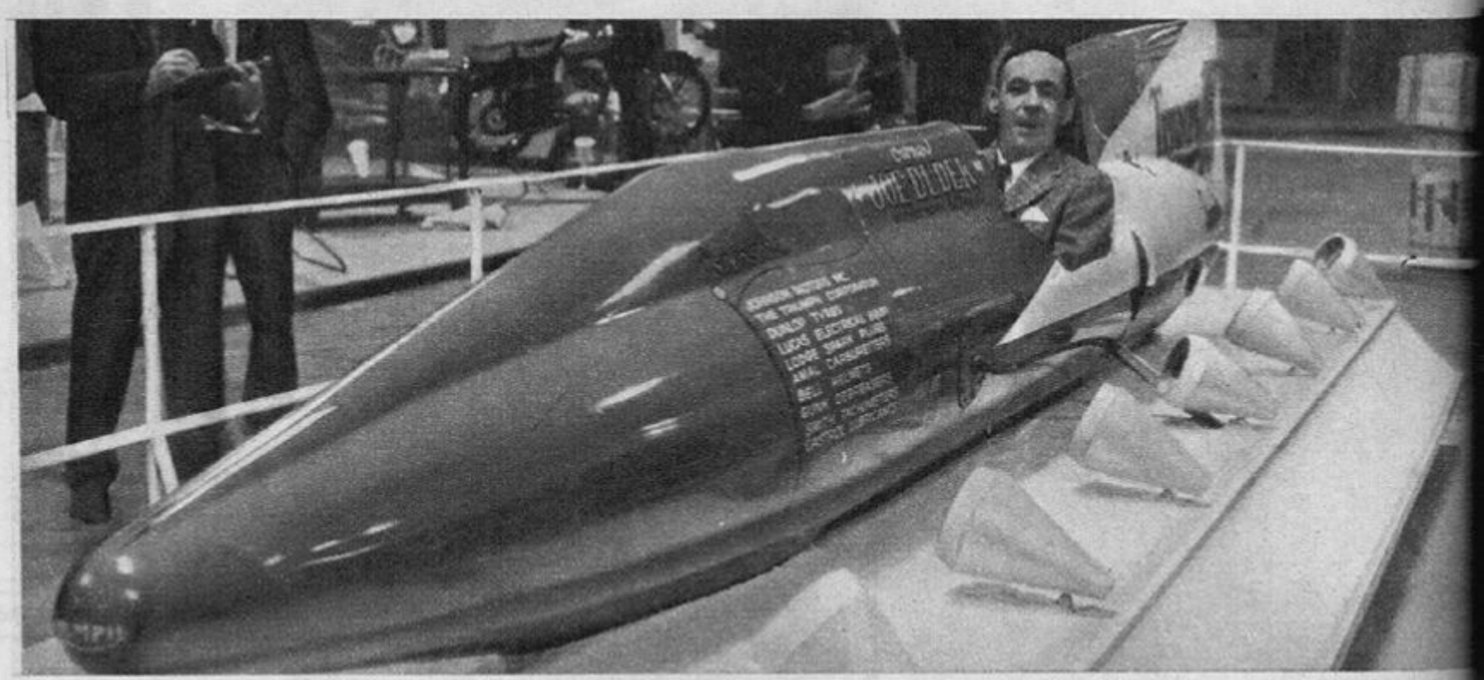
FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.**

BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero

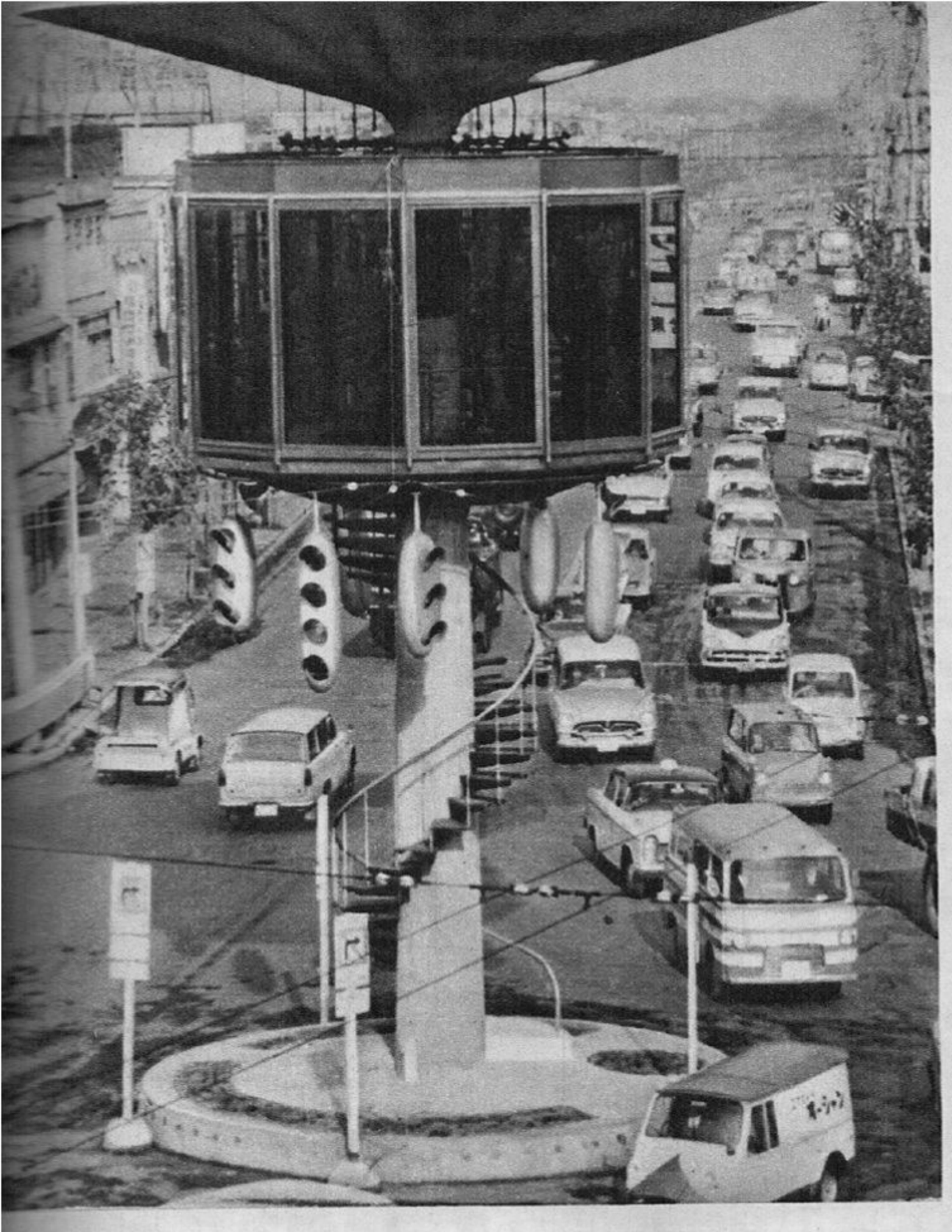
¿Qué es? También a nosotros nos costó darnos cuenta, hasta que tuvimos la explicación; la foto está tomada desde un edificio de 26 pisos de la Shell, y los brazos corresponden a los neumáticos de los coches que entran y salen de la playa de estacionamiento del edificio...



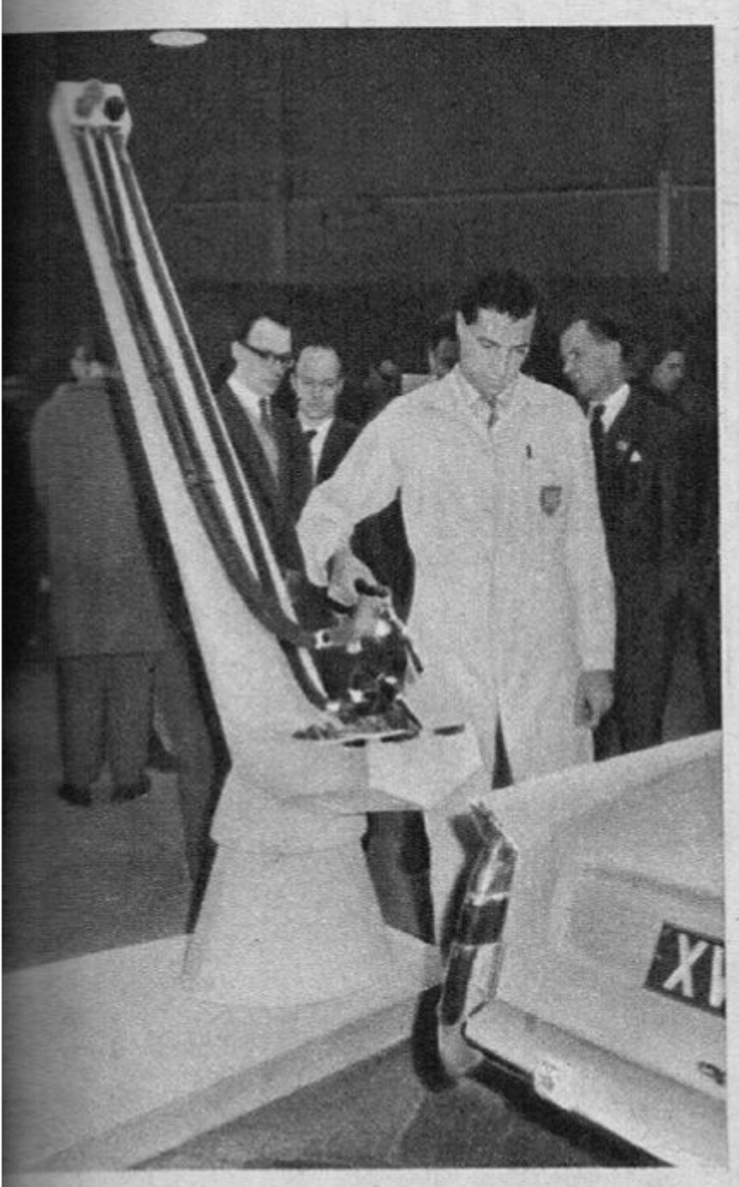
Un nuevo récord mundial de velocidad para motocicletas ha sido obtenido por este raro aparato propiedad de Bill Johnson, camionero de California, quien anduvo a más de 360 kilómetros por hora, medidos en dos direcciones. El lugar del hecho fue el Lago Salado de Utah, EE.UU.

Muy indicado si usted tiene problemas para recordar la mano de circulación de las calles; la derecha es Chrysler; la izquierda, Dodge. Fue construido por un neocelandés, con fines que desconocemos completamente.

https://argentoteca.blogspot.com



MUNDIAL



En otras oportunidades hemos tratado el problema del tránsito en Japón; ahora han hecho una monstruosa "torre de control", equipado con radar, parlantes, controles remotos de semáforos, etc., para intentar mantener en funcionamiento la corriente de tránsito. Viene a ser una especie de versión monstruo de nuestras clásicas "garitas" de tránsito. Esperemos que los japoneses no lo volteen como nuestros automovilistas voltean nuestras garitas...

Siguen teniendo mucho éxito los surtidores "automáticos" en los cuales el usuario deposita una moneda y recibe una cantidad determinada de combustible en el tanque de su automóvil. En este caso, el "Autovista" es demostrado ante espectadores en Alemania, donde se comenzará a emplear. Reducen sensiblemente el costo de operación de estaciones de servicio al no requerir la continuada presencia de un dependiente para el expendio de combustible.

TURIN, ITALIA — Mil trescientos millones de dólares facturó Fiat en 1962, representando 200 millones más que la cifra correspondiente a 1961. La producción de automóviles y camiones alcanzó a 790.000 unidades, de las cuales se exportaron 298.000. De entre las actividades no automovilísticas de la empresa se cita que los ferrocarriles argentinos encargaron a Materfer de Córdoba, 650 coches por valor de 60 millones de dólares.

LONDRES, INGLATERRA — La empresa Rolls-Royce presentó al mercado internacional una nueva serie de enormes motores diesel de entre 400 y 700 HP. Los cilindros están en V, con un solo árbol de levas acunado entre los dos blocks. Se ofrece la opción entre aspiración normal y alimentación forzada por medio de un turbosobrealimentador.

SYDNEY, AUSTRALIA — La empresa Alfa-Romeo ha instalado una planta de montaje para armar unidades de esta marca. Las operaciones comenzarán a mediados de 1963 y, según se dice, incluirán "un nuevo sedán liviano no anunciado aún en Italia".

DONINGTON, INGLATERRA — Existe la posibilidad de que se reacondicione el famoso circuito de preguerra de Donington, para correr nuevamente. En Donington se realizaron importantes carreras hasta 1939; durante la guerra el ejército usó el parque de Donington como estacionamiento de vehículos militares, y posteriormente quedó demasiada maltrecha la pista como para admitir la prosecución de competencias. Pero el dueño de esos predios admitió la posibilidad de una nueva financiación deportiva.

MILAN, ITALIA — Según una información periodística, en Milán un requisito importante para conseguir empleo es... tener auto. Los empleadores consideran que quien tiene un auto llega antes y más fresco a trabajar, porque no tiene que luchar con el transporte público; además, según opinión de los mismos ejecutivos, quien tiene auto revela espíritu de iniciativa y progreso...

NUEVA YORK, EE.UU. — En 1962 el mundo occidental construyó 17.167.000 automotores; es decir, 21 % más que en 1961, según la revista "Automobile International". Aparte del coloso norteamericano (8.200.000 vehículos), 4 países más produjeron más de un millón de unidades; son Alemania Occidental (2,4 millones, Inglaterra (1,4 millones), Gran Bretaña (1,6 millones), y Francia (1,5 millones). Japón (980 mil) y Italia (951 mil) estuvieron, empero, muy cerca del millón.

PARIS, FRANCIA — El petróleo tal vez se convierta en sopa de mesa, si tiene éxito una empresa industrial francesa que funciona bajo la égida de la British Petroleum. Mediante un proceso por bacterias, se va convirtiendo petróleo crudo en sopa comestible. Hay que ver si la gente quiere comerlo...

COWLEY, INGLATERRA — Se han exportado más de 3.000 unidades Austin a gas-oil, tipo "A60 Cambridge" y "Oxford Series VI", según si se venden con la marca Austin o Morris. Son iguales que nuestro conocido Di Tella, pero el motor es gasolero.

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero MUNDIAL

Nosotros escribimos estas líneas cuando en Buenos Aires reinaba una feroz canícula. En Nashville, Tennessee, en cambio, hizo tanto frío que se helaron las calles y el tránsito quedó completamente bloqueado, debiendo recurrirse a la tracción a sangre para desempantanar los coches. Así, la propulsión cumple una especie de ciclo histórico; de la fuerza muscular al motor y de vuelta a la "cinchada"...

La fuerza bruta podría decirse que es un elemento indispensable de los grandes camiones, como este tremendo aparato afectado al transporte de rollizos de leña. Se observará cómo el camión supera exitosamente los desniveles del terreno, o al menos, suponemos que los superó... Ahí donde las vías del tren no llegan, está listo el camión, que, si hace falta, construye su propio camino.

En Dallas, Texas, vino una inundación tan violenta que tomó un coche estacionado en el canchón de una estación de servicio y lo tiró por una baranda, dejándolo en esta curiosa pose. Moraleja: no dejar los autos en estaciones de servicio cuando están por venir inundaciones de sorpresa. El próximo paso sería que los concesionarios de la zona ofrecieran a sus clientes la opción de un ancla con los coches que venden.

https://argentoteca.blogspot.com

Pick Up Sporty

BAMBI

para 300 kgs. de carga

Un vehículo de extraordinario rendimiento.
Ideal para el transportista,
para las vacaciones,
para todos los usos de la vida diaria.

Carrocería en un sólo block de resina poliester, reforzada con fibra de vidrio; dos puertas laterales; dos asientos para 4 personas.
Velocidad máxima: 90 kms.
Consumo: 4 litros cada 100 kms.

EXTRAORDINARIO PRECIO PRESENTACION:

$ 139.800.- (Sin accesorios)

AMPLISIMOS PLANES DE FINANCIACION, DE ACUERDO A TODA POSIBILIDAD, EN

FABRICA de AUTOMOTORES UTILITARIOS S.A.I.C. y F.

Centenera 1851 - T. E. 92 - 9174 y 921 - 3531

y en sus concesionarios:

AUTOCAM S.A. - Rivadavia 3872 - Capital • MOTORLINE S. A. - Callao 35 - Capital • M. ARMADA Y CIA. - Av. de Mayo 1281 - Capital • MAREMOTO - Independencia 2566 - Mar del Plata • MOTOLANDIA - Plaza Italia 61 La Plata • GARCIA, GRECO Y CIA - R. S. Peña 252 Junín • CITON'S MOTOR - Cabildo 76 - Morón • CALVIÑO E HIJOS - Tablada 62 - Córdoba • J. GOZAL Y CIA. Sarmiento 8 - Salta • PAVIGLIANITI HNOS. - San Martín 1126 - Mendoza • D. JULIO C. MORINI - 9 de JULIO 436 - Tandil • ELECTRO RADIO STA. FE - Rosario 2657 - Santa Fe • SAVOY Y BRAILLARD - Cabrera 1450 - Baradero • LUIS PASETTI - Av. Pavón 5130 Lanús • BALAIAN Y CIA. - Las Flores 499 - Wilde MICROMECANICA - Triunvirato 5891 - Capital • VICENTE CORE - Local 8 - Galería Rioja - Corrientes • RAUL PRIETO - Sarmiento 322 - Bahía Blanca • AUTOMOTORES BOULOGNE - Av. Rolón 3265 - Boulogne - S. Isidro. •

https://argentoteca.blogspot.com

panorama de la industria automotriz en 1962

- **Se hizo menos de lo que se planeó.**
- **Se vendió menos de lo que se preveía.**
- **Se aprietan las tuercas del régimen oficial de la industria.**
- **Un pasado reciente pesando sobre este presente confuso.**

La Secretaría de Estado de Industria y Minería acaba de publicar las cifras, provisionales, relativas a la producción de automotores en el país de 1962 y su comparación con las del año anterior. Estas cifras, como también las que hemos obtenido de las fábricas de automotores por encuesta directa, permiten formarse una idea de la evolución de la industria terminal en el país.

En el cuadro siguiente damos las cifras suministradas por la Secretaría de Industria, conservando su terminología y divisiones, que no siempre coinciden con la terminología adoptada por otros organismos, oficiales o privados. Es de desear que la denominación de los automotores y su definición sea objeto de un estudio y normalización por el IRAM, Instituto Argentino de Racionalización de Materiales, o por las entidades directamente interesadas en el problema.

PRODUCCION DE AUTOMOTORES EN EL PAIS

Datos oficiales provisionales (13/2/1963)

	1961	1962	Aumento o Disminución	%
Totales	136.188	129.727	— 6.461	— 4,7
Automóviles	71.993	78.667	+ 6.674	+ 9,3
Rurales	6.281	11.981	+ 5.700	+ 90,7
Pick-ups y sus chasis	29.258	21.323	— 7.935	— 27,1
Jeeps	3.297	1.615	— 1.682	— 51,0
Furgones	2.153	2.028	— 125	— 5,8
Camiones y chasis p/colectivos	23.206	14.113	— 9.093	— 39,2

Las cifras oficiales muestran una disminución de la producción del año pasado con relación al anterior del 4,7 %, pero al mismo tiempo indican las tendencias dentro de los varios grupos. La cantidad de automóviles por sí sola compensa la merma total de la producción, mientras que la salida de las rurales casi duplicó la de 1961. La disminución de la producción de los jeeps, que fue el primer vehículo fabricado en gran serie por IKA en el país, se redujo a la mitad. De esta manera el jeep vuelve a su función específica de un vehículo de todo terreno, dejando a los coches de todos los modelos cumplir la función de un automóvil de pasajeros.

La denominación genérica de "pick-up" no permite apr ciar exactamente el contenido de automotores agrupad bajo este rubro, pero su producción disminuida indica menor demanda del vehículo para el transporte mix de pasajeros y de carga liviana a corta distancia por el c mercio y la industria.

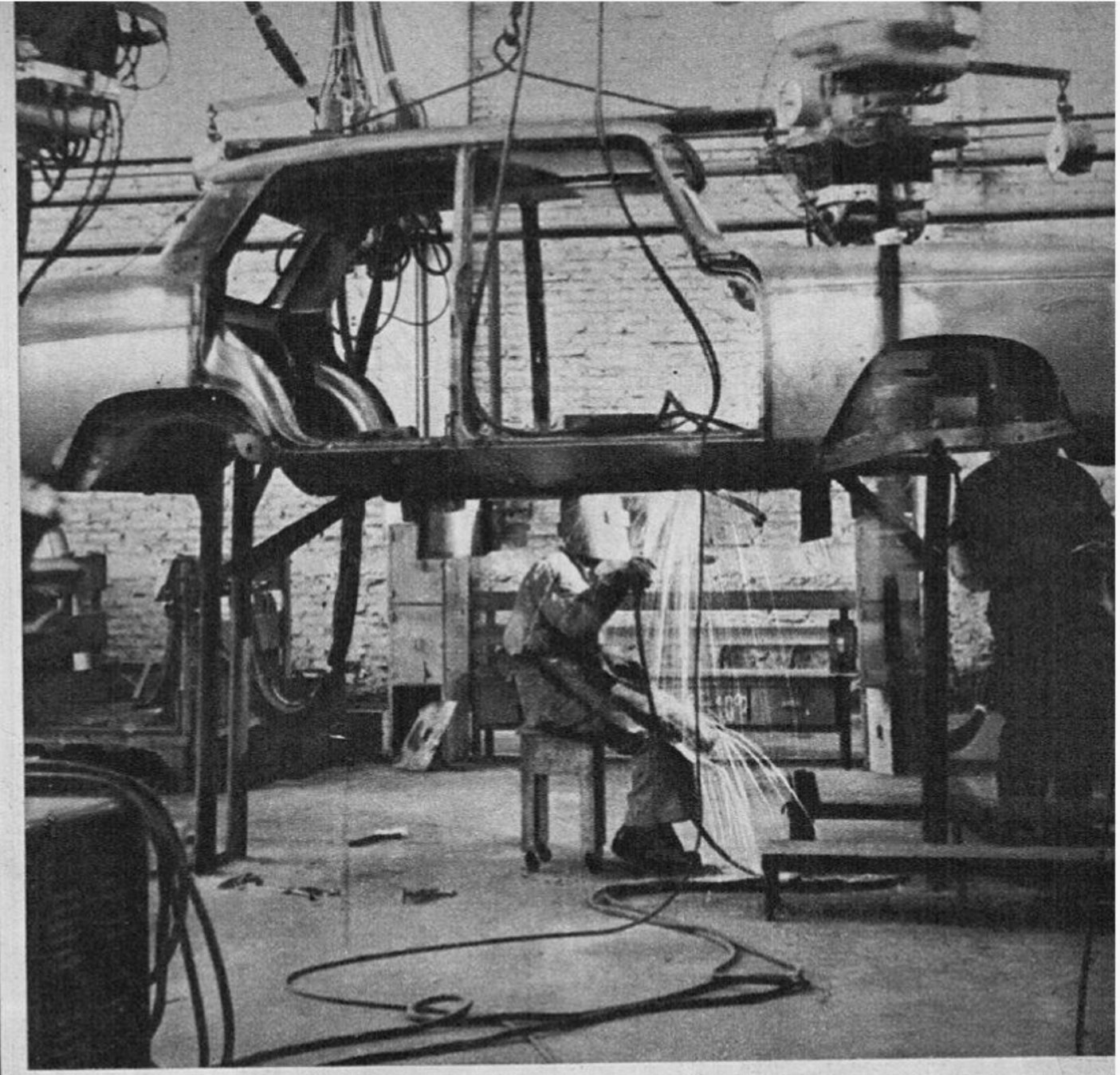
La baja de 9.093 unidades en camiones y chasis para c lectivos refleja la grave situación económica que at viesa actualmente el país. Los medios de transporte carga y de pasajeros a mediana y larga distancia, tan cesarios para el desarrollo del país, no encuentran sal suficiente.

La estadística oficial no permite ver toda la grave por la que atraviesa la industria automotriz argenti porque no trata de la existencia de automotores sin ven en las fábricas y en los depósitos de los concesionar situación casi inexistente a fines de 1961. Los precios los vehículos nacionales se deben a las enormes sumas vertidas para poner en marcha las nuevas plantas, a relativamente pequeñas series de producción, a los e mes aumentos en los costos debidos a la desvalorizac de nuestro signo monetario y, quizás en mayor part la política fiscal. Se considera todavía que el automóvi un artículo de lujo, mientras que la enorme mayorí utiliza en primer término como herramienta de trab Según estudios realizados por varias entidades, entre e ACARA, cada automotor argentino incorpora en su c final al público casi la mitad en gabelas fiscales de t índole. En otras palabras, el automotor cuesta el dobl lo que costaría sin impuestos de todo tipo. No se pue suprimir los impuestos, pero sí se puede aliviar la eno carga fiscal que grava a uno de los raros productos durante toda su vida útil, y en la Argentina los a son longevos, producen al fisco tributos y promueven yapa, la economía del país.

La participación de cada una de las empresas en la ducción total está dada en el cuadro siguiente, donde indica la producción según el plan y la producción re zada, según las cifras obtenidas por encuesta directa.

https://argentoteca.blogspot.com

POR EL ING. LÁZARO MUSIH



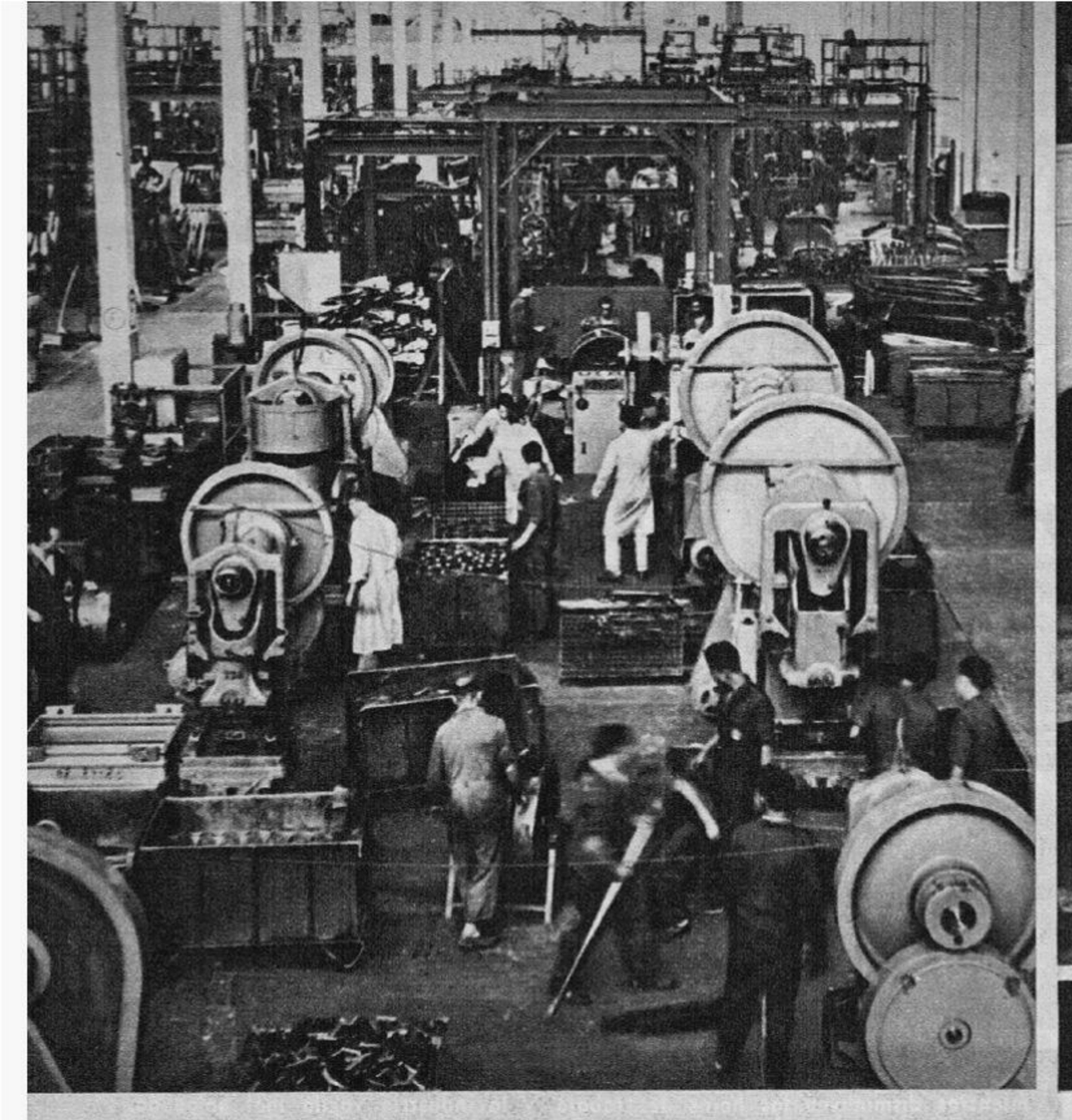
Los autos comienzan a amontonarse en las playas a la espera de compradores, mientras disminuyen las horas de trabajo, y la industria vacila mal golpeada.

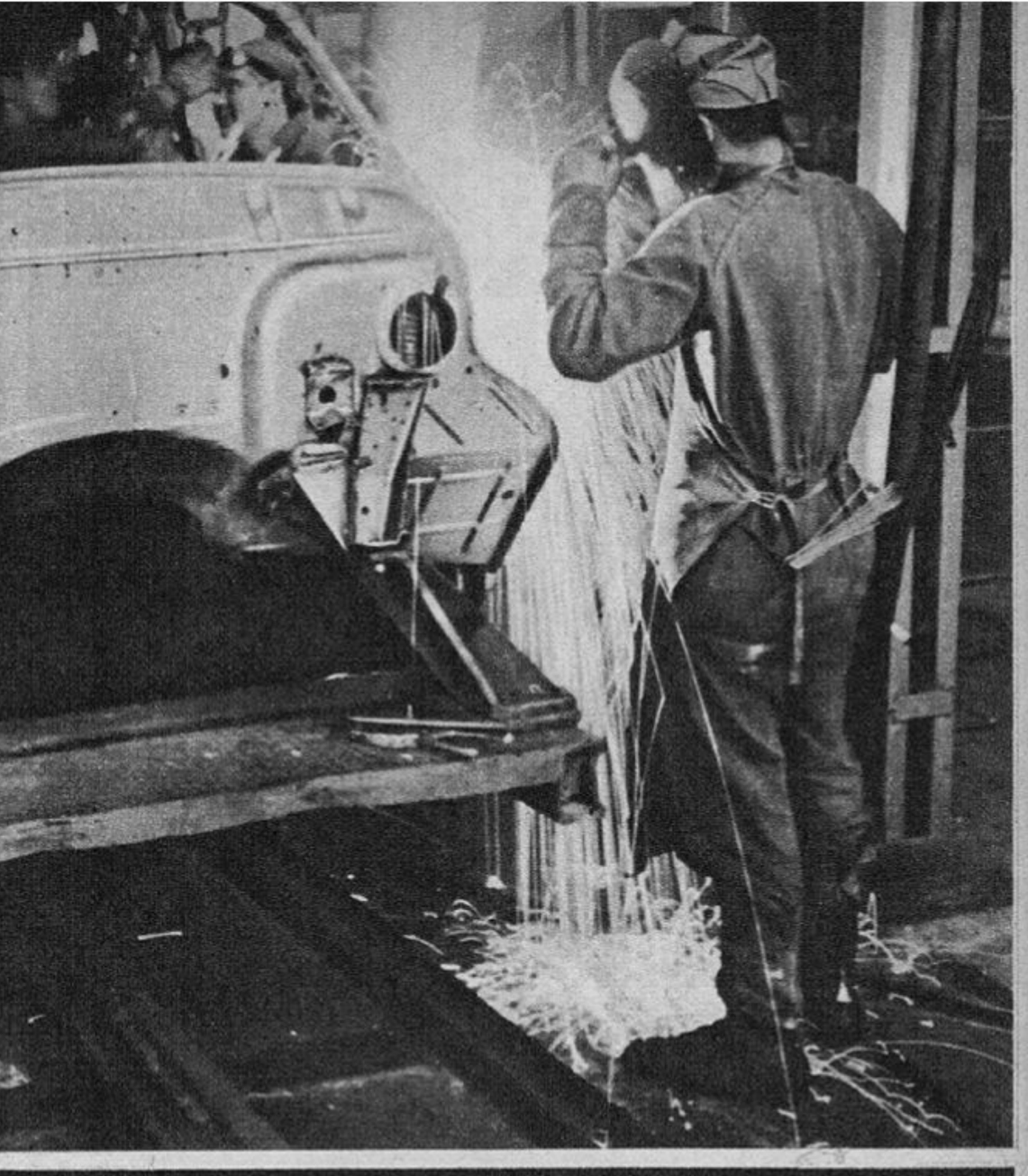
Producción de automotores, planificada y realizada, en 1962

	Planificada	Realizada
CITROEN ARGENTINA S.A.	10.000	5.422
Citroen 2 CV coche AZL	8.000	4.499
Citroen 2 CV furgoneta AZU	2.000	923
DINFIA	6.100	3.743
Graciela "W"	1.700	485
Rastrojero Diesel	4.400	3.258
FEVRE Y BASSE — CHRYSLER ARGENTINA S.A.	18.600	10.028
Valiant	9.000	4.500
D-100	3.996	2.742
D-400	5.004	2.410
DP-400	600	376
FIAT SOMECA CONCORD S.A.	14.185	14.185
Fiat 600 D	6.776	6.776
Fiat 1100	7.409	7.409
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	23.000	12.558
Ford Falcon	9.000	5.099
F-100	6.000	4.206
F-350	1.000	612
F-500	500	221
F-600	6.500	2.420
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	23.000	12.063
Chevrolet 400	9.000	4.536
Chevrolet pick-up a nafta	5.000	3.241
Chevrolet pick-up Diesel	600	168
Camión Bedford a nafta	930	470
Camión Bedford Diesel	6.200	2.879
Colectivo Bedford Diesel	1.270	769
I. A. F. A. S. A. — PEUGEOT	9.300	8.805
Peugeot 403	7.000	6.734
Peugeot 404	2.300	2.071

	Planificada	Realizada
I.A.S.F. S.A. — AUTO UNION	4.095	4.095
Auto Unión sedan 4 puertas	2.000	2.000
Auto Unión sedan 2 puertas	300	300
Frontal pick-up DKW	600	600
Universal rural	1.195	1.195
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S.A.	50.230	39.987
Automóviles	29.678	24.125
Renault	16.633	12.566
Kaiser Bergantín	—	488
Rambler	13.045	11.071
Utilitarios livianos	20.552	15.862
Pick-up jeep	3.767	2.931
Jeep	2.008	1.615
Rural Estanciera	6.780	5.378
Furgón Willys Utilitario	1.772	1.032
Camión Baqueano 1000	2.128	1.503
Camión Baqueano 500	4.097	3.403
ISARD ARGENTINA S.A.	8.500	4.545
Isard 400	2.000	950
Isard Royal T-700	4.500	2.205
Isard Kombi K-700	2.000	1.390
LOS CEDROS S.A.	2.800	1.056
Heinkel	600	—
Studebaker Special Champ 7E9	1.100	960
Studebaker Special Champ 7E7	1.100	96
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.	4.310	2.387
Chasis L 312/360	170	90
Chasis L 312/420	2.420	1.083
Chasis L 312/483	1.120	981
Chasis OP 312/483	600	233
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.	16.900	7.145
Di Tella 1500	14.400	6.797
Siam Argenta 63	2.500	348

https://argentoteca.blogspot.com





¿Cuánto tiempo más seguirá el ajetreo laborioso de los talleres que producen los necesarios automóviles? Tal vez ahora la palabra la tengan las autoridades.

panorama de la industria automotriz en 1962

Empresas que quedan fuera del régimen automotor

	Planificado	Realizado
AUTOAR AUTOMOTORES ARGENTINOS S.A.	4.000	1.641
NSU Prinz	4.000	1.613
Chasis Autoar	—	28
CISITALIA ARGENTINA S.A.	1.000	345
Spyder y coupé	550	93
Weed-end furgón y rural	450	252
DINBORG S.A.	9.000	441
Borgward Isabella	3.000	174
Camión liviano B-611	6.000	267
METALMECANICA S.A.	7.000	1.914
De Carlo 700	7.000	1.914

Se ha dividido a las empresas en dos grupos. En el primero figuran las firmas que aprobaron el examen a que fueron sometidas por las autoridades para seguir la producción dentro del régimen o que consideramos que aprobarán el examen. Las trece firmas se convertirán en doce por la fusión de Isard Argentina con Los Cedros.

Hemos agrupado a tres firmas, Autoar, Cisitalia y Metalmecánica en la división de empresas que quedan fuera del régimen, a pesar de que oficialmente Autoar no está excluida. Al mismo grupo añadimos a Dinborg que prácticamente ha dejado de producir automotores.

No hemos considerado la producción de tres firmas: Alcre, con plan de 6.800 unidades, Fábrica de Automóviles Utilitarios (Bambi) con 2.500, e Industrias del Transporte Automotor (Zundar) con 700 autos, o sea un total de 10.000 unidades. La producción real no sobrepasó seguramente de algunos cientos de unidades. Tampoco fueron tomados en cuenta Dinarg e I.P.A.M., por producir vehículos con motores importados.

En resumen, la proporción de cumplimiento de planes de producción aprobados se deduce del cuadro siguiente:

La diferencia entre las cifras oficiales de producción en 1962 y las cifras de la encuesta directa se deben á que las primeras son provisionales y que las segundas contienen cantidades dadas con criterios distintos que las proporcionadas a la Secretaría de Industria. En cifras relativas, la diferencia es menos del 0,9 %, permitiendo apreciar la contribución de cada empresa y de sus diferentes modelos al esfuerzo total.

La mayoría de las firmas ha introducido cambios en las cantidades a fabricar en el curso del año pasado. Algunas modificaciones aparecieron recién a fines de 1962. Salvo Fiat, que aumentó su plan con 185 unidades y lo cumplió con un cien por ciento, las otras han disminuido las cantidades o cambiado un modelo por otro.

En el corriente año se avecinan cambios fundamentales en la aplicación del régimen de automotor, haciéndolo más severo y extremando las medidas para controlarlo. *

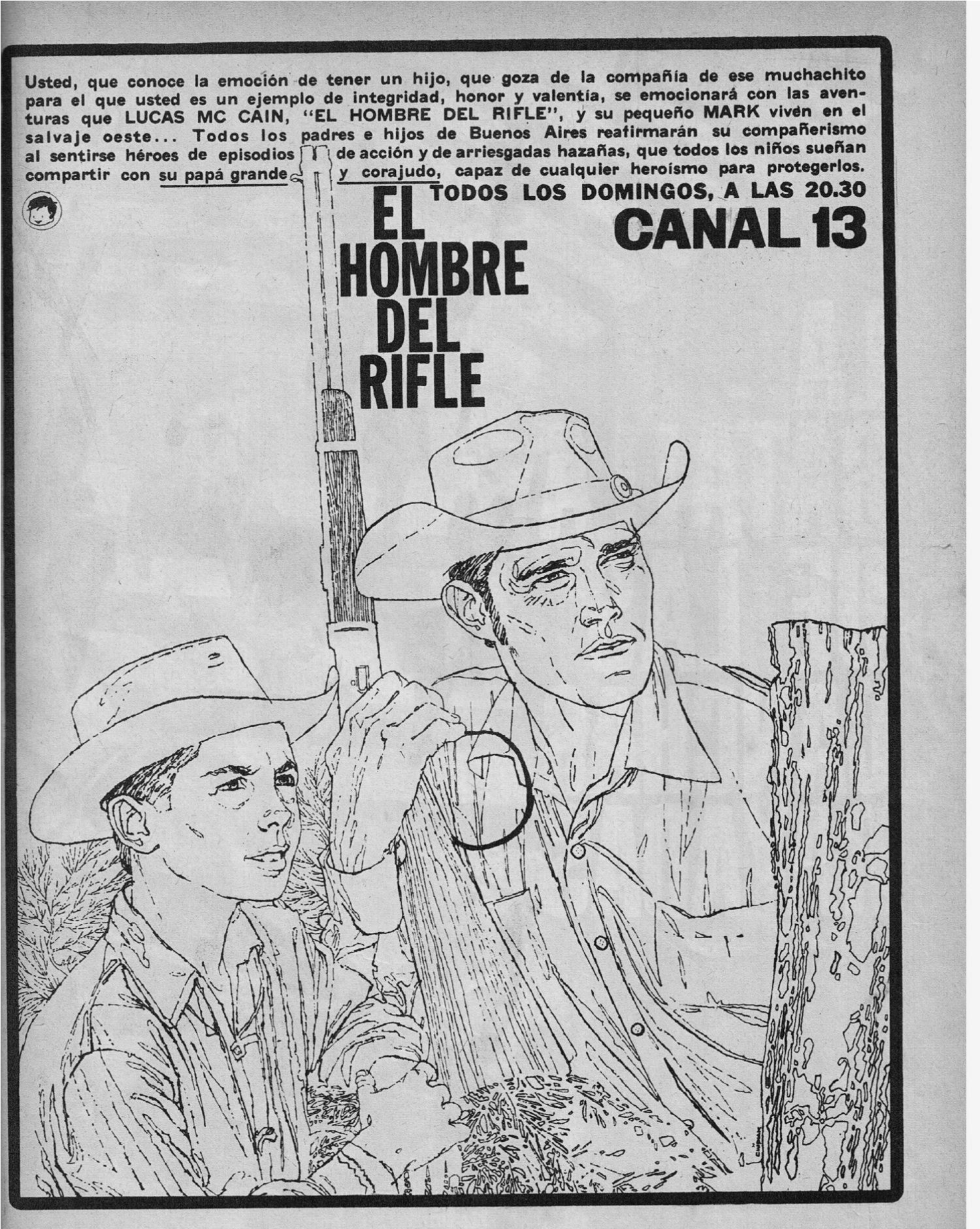
https://argentoteca.blogspot.com

Usted, que conoce la emoción de tener un hijo, que goza de la compañía de ese muchachito para el que usted es un ejemplo de integridad, honor y valentía, se emocionará con las aventuras que LUCAS MC CAIN, "EL HOMBRE DEL RIFLE", y su pequeño MARK viven en el salvaje oeste... Todos los padres e hijos de Buenos Aires reafirmarán su compañerismo al sentirse héroes de episodios de acción y de arriesgadas hazañas, que todos los niños sueñan compartir con su papá grande y corajudo, capaz de cualquier heroísmo para protegerlos.

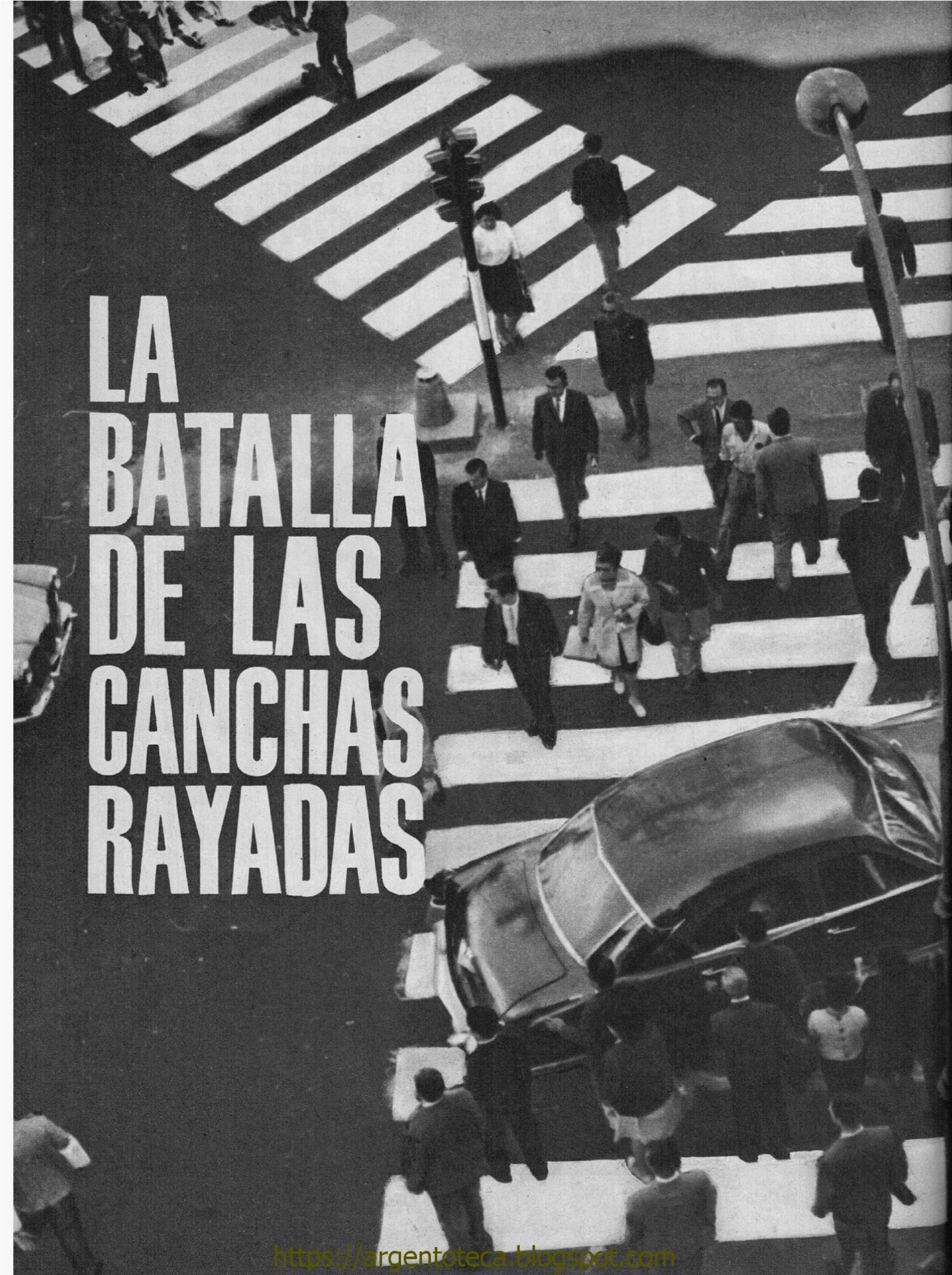
TODOS LOS DOMINGOS, A LAS 20.30

EL HOMBRE DEL RIFLE

CANAL 13

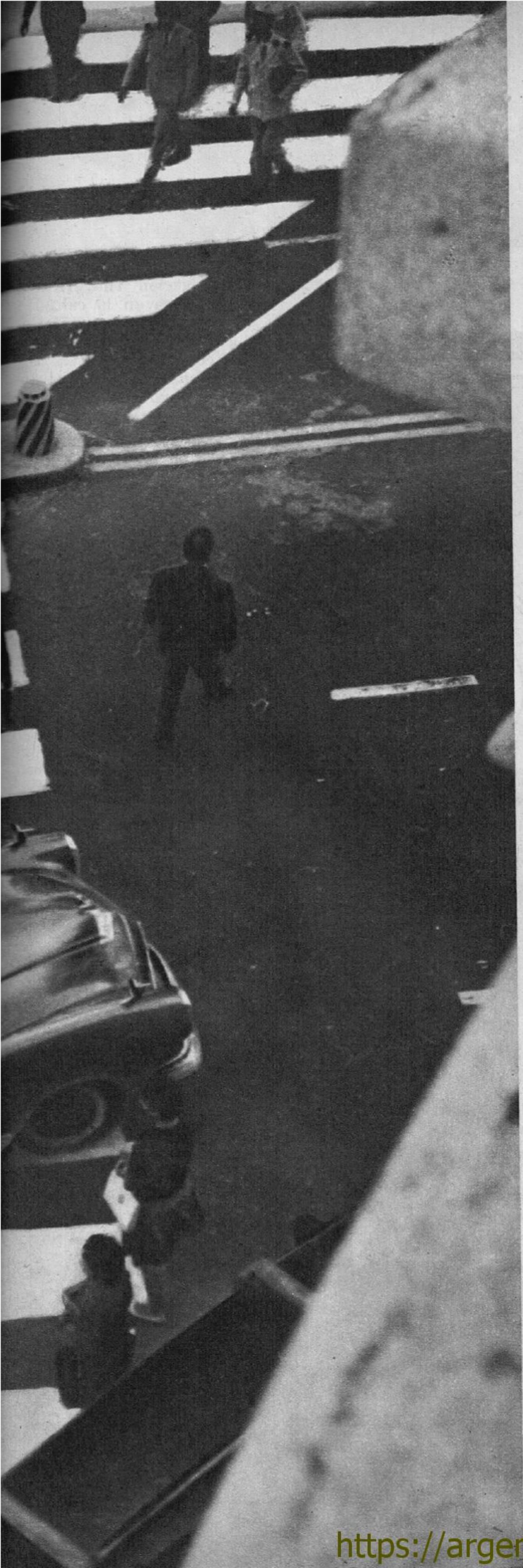


https://argentoteca.blogspot.com



LA BATALLA DE LAS CANCHAS RAYADAS

https://argentoteca.blogspot.com



Multa para los peatones que cruzan mal las calzadas -y más multas para automovilistas que no cooperen

Desde el 1º de abril —con PARABRISAS en la imprenta— ha comenzado a librarse en Buenos Aires la "batalla de las canchas rayadas". El objetivo de esta operación es el de lograr que el peatón porteño, de una vez por todas —y ojalá que sea para siempre— se decida a observar como un correcto ciudadano las reglamentaciones del tránsito.

La batalla ha sido planeada con minucioso cuidado. La Dirección de Tránsito se ha dotado del instrumento legal que facilitará su actuación, el decreto 835/63, mediante el cual los inspectores estarán en condiciones de aplicar multas en el mismo terreno del combate. Los peatones infractores podrán pagar "ipso facto" la multa —10 a 1.000 pesos—. Aquellos que se nieguen al pago, serán llevados en calidad de "prisioneros de guerra" al Tribunal de Faltas por un agente de la Policía Federal, que coopera con los inspectores de tránsito. La ley acuerda este derecho, así como el de transformar la multa en detención en los casos correspondientes.

EDUCANDO AL SOBERANO

El ingeniero García ha sido bastante claro en la exposición de sus conceptos. Hablando a los inspectores que trabajaron en las operaciones preliminares de la campaña, remarcó con énfasis que no se trataba de asustar o castigar, sino de educar, convencer. García, pese a su fama de hombre malo de la grúa, prefiere un infractor menos que una multa más. Pero como la paciencia tiene un límite, pasado el período de las insinuaciones, de la información, de la persuasión y los modales ceremoniosos, la pelea pasará al terreno de los hechos. Y quien no cumpla como se debe, pagará en pesos —o en líos— la culpa de su incumplimiento.

PALOMAS Y BOLETAS

La "zona de educación" elegida es Plaza de Mayo. Seguramente la tranquilidad de las piadosas palomas podrá ser un poco alterada por pitadas admonitorias de los inspectores y algunas blasfemias masculladas por los inspeccionados.

Allí se han cruzado los primeros fuegos de este sensacional encuentro entre los zorros grises del orden y los abigarrados y anárquicos porteños. Se han visto algunos gestos insólitamente ofensivos hacia los guardianes del orden, pero en general la sorpresa ha sido grande: los peatones se han mostrado inesperadamente dóciles. Atienden con cortesía las advertencias, se avienen a rehacer con buena voluntad su camino y siguen sin mayores ulterioridades

Lo que vendrá —y que al aparecer estas líneas ya habrá venido— es harina de otro costal. Nuestra opinión es que las cosas están bien planteadas y que si siguen con ordenada insistencia, el resultado será bueno.

El lunar de la campaña lo constituyó la improvisación de los primeros días en los cuales, no habiendo sido terminadas de pintar las sendas rayadas, el público tuvo sus buenos momentos de confusión.

"DI BIANCO, DIPINTO DI BIANCO"

"De azul, pintado de azul"... decía la popular canción italiana. Las *cebras*, o sea las calles pintadas con barras en la calzada, son de blanco sobre negro. Aunque parezca mentira, tienen un formidable efecto psicológico sobre la gente. Una estadística levantada en el terreno dice con empírica técnica que apenas el uno por ciento de los peatones se ha mostrado rebelde a caminar —¡por fin!— por las sendas peatonales, "su calle en la calle", según dice el "slogan" con que la municipalidad ha promocionado esta campaña.

Pintar esas sendas, que aclaran un poco la legalista pero escasamente efectiva denominación de la

https://argentoteca.blogspot.com

LA BATALLA DE LAS CANCHAS RAYADAS

"prolongación imaginaria de la acera en la calzada" de que se habla en el Código, ha demostrado ser una cosa muy efectiva. En una reciente entrevista que sostuvo con los directivos de PARABRISAS, el director de tránsito de Nueva York remarcó muy especialmente que era necesario volcar millones de litros de pintura blanca en las calles para marcar las famosas sendas. Mr. Barnes, que es un hombre que se las maneja en una ciudad de 8 millones de habitantes con una densidad de 3 personas por coche (nosotros somos menos y tenemos un coche cada 23 personas), algo debe saber sobre el tema.

A falta de otras cosas que van viniendo poco a poco, la pintura tiene prioridad, y estamos seguros que, tal como lo señala la experiencia mundial, mucha pintura significará menos problemas, con lo que todos saldremos ganando.

¿VILLA SEMAFORO?

Pintadas las sendas blancas y manejada la gente por los inspectores, no dudamos que pese a los inevitables problemas que repercutiendo en el público, las cosas irán mucho mejor por lo menos en Plaza de Mayo.

Es indudable también que la obra educadora irá repercutiendo en el público y que, a medida que se extienda —Plaza de la República, Santa Fe y Cangallo serán las próximas etapas—, buena parte de los porteños sabrá algo de lo que nunca supieron.

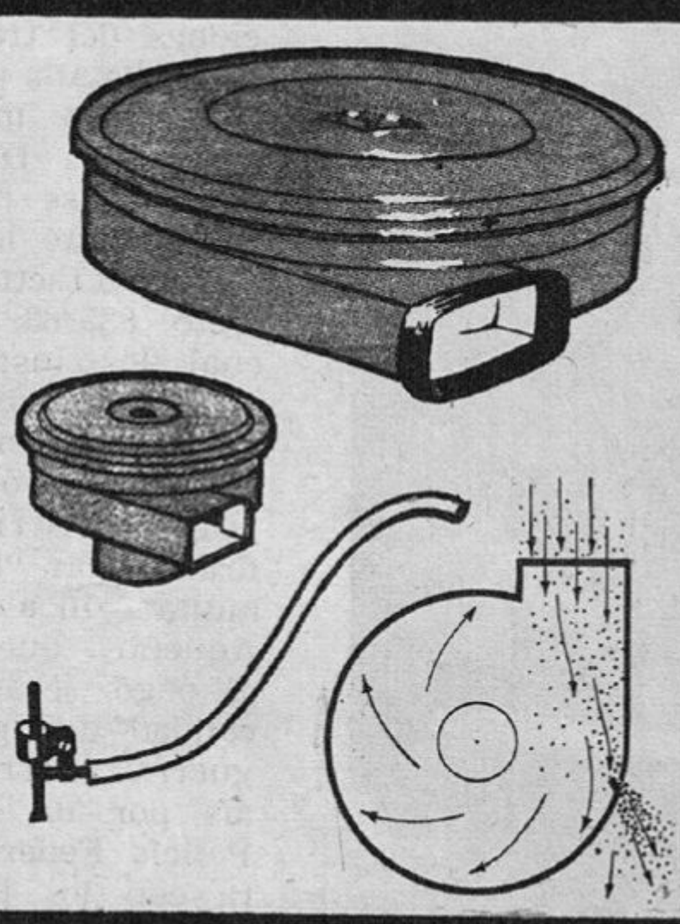
No se puede dejar de pensar en qué es lo que pasará cuando los inspectores se desplacen a otras zonas. Plaza de Mayo no está semaforizada. Si hubiera que hacerlo tomando en cuenta las necesidades

BOOM S.A.

¿POR QUE... FASFILTER es mejor?

Porque FASFILTER no es simplemente un filtro de aire sino UN SISTEMA DE FILTRADO que proporciona estas 2 Principales Ventajas:

1) 100 % DE FILTRADO
2) MAYOR CAUDAL DE AIRE



RESULTADOS POSITIVOS

1) ALARGA LA VIDA DEL MOTOR
2) MAYOR DURACION DEL ACEITE
3) MENOR CONSUMO
4) MAS PIQUE
5) MAS VELOCIDAD
6) MEJOR COMBUSTION
7) MAYOR POTENCIA
8) MAS SUAVIDAD EN LA MARCHA

Este sensacional SISTEMA DE FILTRADO para TODO TIPO DE AUTOMOTOR filtra al 100 % el aire de los sistemas de admisión y ventilación en un circuito INTEGRAL y HERMETICO.

FASFILTER

FABRICADO Y DISTRIBUIDO BAJO LICENCIA POR
FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES
F.A.S. PEPA Hnos. S.A.
GARIBALDI 1415 - 243-5846
LOMAS DE ZAMORA

https://argentoteca.blogspot.com

de cruce de los peatones, un automovilista hallaría un semáforo en Av. Alem, otro en Reconquista, otro en San Martín y otro en Av. de Mayo. Cuatro en total para un cortísimo trecho.

El asunto es para pensarlo despacio. No adelantamos opiniones aquí, porque sería improvisar. Pero creemos que por lo menos la mitad de los automovilistas temblarían imaginando en Plaza de Mayo otra "Villa Semáforo" como la del Obelisco.

A título de globo de ensayo, lanzamos la idea de un paso subterráneo. (Sí, señores... sabemos que la gente se resiste a los pasos subterráneos y a los puentes. Pero tal vez ese concepto debería ser revisado. Cuando en el Obelisco había un túnel sucio y maloliente, en donde a cada metro descansaba un harapiento desamparado, había que ser desaprensivo y heroico para arriesgarse al túnel. Pero cuando se construyó una llamativa galería, poblada de negocios multicolores, bien provistos, tentadores, iluminados, con correo, teléfonos, etc., etc., las cosas cambiaron mucho y es bastante grande el porcentaje que, pese a los formidables atrincheramientos erigidos en torno del monumento epónimo, prefiere el paso subterráneo.)

Una galería bien pensada llevaría a mucha gente por abajo y desahogaría el problema por arriba. Y a lo mejor se pagaría sola, con sus propios beneficios. Pero no oficializamos la idea en nombre de PARABRISAS. Estas cosas deben ser bien pensadas. Si el asunto es viable, cedemos los derechos de autor a quien emprenda la tarea. Eso sí, le recomendamos documentarse bien sobre el subsuelo, no sea que en las excavaciones terminen metiéndose en la caja fuerte del Banco Nación o algunos de los muchos que bordean la zona.

PORTARSE BIEN, PEATONES

Los peatones están ya dentro de la ley. Deben cruzar las sendas marcadas o la prolongación imaginaria de las aceras. Deberán respetar las indicaciones de los semáforos o la de los agentes que controlan el tránsito. No deben detenerse voluntariamente en la calzada ni cruzarla corriendo ("infracción grave contra la seguridad"). No deben esperar o tomar los vehículos en la calzada (lo que depende de la buena voluntad de los conductores de vehículos públicos —que no la tienen— o de las multas con que se castigue a estos automovilistas infractores —que deberían ser más abundantes, hasta que la lección se aprenda—. Los peatones, por fin, deben circular conservando la derecha en el cruce con otro peatón, sin formar grupos o barreras.

https://argentoteca.blogspot.com

La señora Beatriz Guido y los señores Leopoldo Torre Nilsson y Manuel Mujica Láinez en uno de los depósitos de añejamiento de Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S. A.

YUSTE - 81

EL WHISKY VERDADERAMENTE INSUSTITUIBLE

Elaborado por Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S.A.

Tiene por cuna un casco de roble.

En decenas de miles de cascos de roble como éstos, se añejan, durante más de 4 años, los más finos alcoholes de granos argentinos destilados por Hiram Walker.
De su posterior unión con los "malt-whiskies" importados directamente de Escocia, "*nace viejo*" *el insustituible* Old Smuggler!

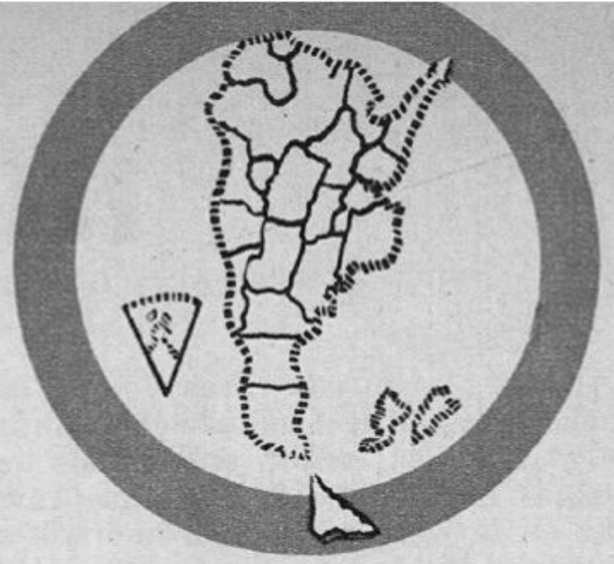
OLD Smuggler

WHISKY MUY AÑEJO

SE BEBE EN EL MUNDO ENTERO.

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero ARGENTINO



SWISSAIR, LÍNEAS AÉREAS SUIZAS. — Se realizó en el local de la Agencia de Turismo Zenit Viajes, Paraguay 434, una conferencia de prensa convocada por Swissair.

En la misma se dio amplia información sobre el próximo viaje de conocidos corredores argentinos, uruguayos, peruanos, brasileños y chilenos que asistirán al Grand Prix de Mónaco y pasarán de la Costa Azul a Italia para visitar las fábricas Fiat, Aberth, Ferrari, de Tomaso, Maserati y Alfa Romeo.

El grupo de pilotos sudamericanos se trasladará luego a Alemania y visitará las empresas Daimler-Benz, Porsche, Auto Unión, NSU, BMW y Metzeler (neumáticos).

Recorrerán también el circuito de Nürburging y presenciarán en Francforchamps el Grand Prix de Belgique.

Finalmente viajarán a Francia para conocer las fábricas Peugeot, Renault y Citroen y concurrirán a "las 24 horas de Le Mans".

Asistieron a esta conferencia de prensa los directivos de la empresa Zenit Viajes, el señor José Bay de Swissair, representantes de la 1ª Escuela Sudamericana de Pilotos de Carrera y periodistas invitados. •

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A. — El ingeniero James F. McCloud, presidente de Industrias Kaiser Argentina, anunció la reestructuración de las relaciones públicas de la empresa y la creación de la Dirección de Relaciones públicas de la cual dependerán las actuales gerencias de Córdoba y de Buenos Aires.

Para ocupar el nuevo cargo, con sede en Capital Federal, fue designado el señor Iván Pezet, que regresó al país luego de una permanencia de 18 años en los Estados Unidos.

El señor Iván Pezet, como miembro del Servicio Exterior de la Nación, se desempeñó en funciones de agregado 3º, 2º y 1er. secretario y consejero de la Embajada.

Su experiencia diplomática en Estados Unidos abarcó también las funciones de cónsul adjunto en Nueva York y secretario en la Delegación Permanente ante las Naciones Unidas.

Al frente del Departamento de Promoción, en la Embajada Argentina en Wáshington, el señor Iván Pezet se especializó en el campo de las relaciones públicas. Destacóse su labor en la difusión en los Estados Unidos de visitas oficiales en los niveles presidenciales y ministeriales.

El señor Iván Pezet acompañó a la misión especial norteamericana durante los festejos del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo y a la delegación de 28 gobernadores de la Unión que visitó nuestro país. Tuvo a su cargo la coordinación oficial con el diario The New York Times para la publicación del suplemento dedicado a la República Argentina que repercutió ampliamente en los círculos comerciales y financieros.

Renunció a la diplomacia en 1951 y, hasta la fecha de su reincorporación, 1958, se radicó en los Estados Unidos trabajando en la industria del aluminio.

Como miembro de la División Exportación de la compañía de Aluminium Ltd. Sales de Nueva York, subsidiaria del grupo Aluminium Ltd., el señor Pezet fue representante de la empresa en Nueva York, Canadá y Venezuela y viajó intensamente por América Central y América del Sur.

— El Instituto IKA, establecimiento técnico de ciclo superior perteneciente a la Fundación Kaiser de la Argentina, dependiente del Consejo Nacional de Educación Técnica, inició un nuevo período de instrucción.

El programa para el año 1963 es el siguiente:

Para alumnos provenientes del ciclo básico de las Escuelas Industriales de la Nación: 3 años de estudio en el ciclo superior; límite de edad: 14 a 17 años.

Para los de Escuelas Fábrica o de Capacitación de la especialidad mecánica: 1 año de "Curso complementario humanístico" y 3 años en el ciclo superior; límite de edad: 14 a 16 años.

Para los de escuelas normales, nacionales, de comercio e industriales regionales: 1 año de Curso Complementario Técnico y 3 años en el ciclo superior; límite de edad: 14 a 16 años.

Estos cursos persiguen el objetivo de dotar al país de técnicos altamente capacitados. •

SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.I.C. y F. — El secretario de Estado de Industria y Minería, doctor Guido Martelli, visitó la planta industrial de Siam Di Tella Automotores situada en Monte Chingolo, provincia de Buenos Aires. Acompañó al doctor Guido Martelli en esta visita el subsecretario de la cartera, señor Ernesto Parellada.

Durante la recorrida de la planta industrial, los visitantes pudieron observar detenidamente las líneas de fundición y maquinado donde se preparan el block del motor, la caja de cambios y diversas piezas mecánicas, la línea de estampado y el funcionamiento de las poderosas prensas que modelan las carrocerías.

En las sucesivas etapas de su visita, el doctor Martelli dialogó sobre las características de la producción con los técnicos de la empresa y siguió atentamente el trabajo de las modernas máquinas y líneas de montaje.

Posteriormente, los visitantes se detuvieron ante una exposición de todas las piezas y partes que componen un automóvil Di Tella 1500 y apreciaron el alto porcentaje —85 %— cubierto por la industria local.

Finalmente el doctor Torcuato A. Sozio, vicepresidente de Siam Di Tella Automotores, los ingenieros Guido Di Tella, José Negri y Antonio Sudiero, directores de la empresa, y el señor Cornelio Oswald, gerente general técnico ofrecieron al secretario y subsecretario de Industria y Minería un refrigerio en las oficinas de la planta industrial. •

DINARG S. A. — Esta empresa, que fabrica el Dinarg D-200 presentado en PARABRISAS 29, anunció una nueva versión de su vehículo.

Esta vez será un utilitario, furgoncito a 2 puertas para una carga de 360 kilogramos. La producción del mismo será encarada en la Fábrica de Charcas Oeste 50, provincia de Córdoba, y se venderá al precio de $ 180.000.

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO — En plena etapa de expansión, el A.C.A. desplegó una intensa campaña de ingreso sin pago de cuota estatutaria.

—Con la colaboración del A. C. A. se realizó una Mesa Redonda para promover el acercamiento de las instituciones aerodeportivas. El Dr. César C. Carman facilitó las instalaciones de su estancia "Tierra gaucha" de San Mayol, Tres Arroyos, Pvcia. de Buenos Aires, a los dirigentes del Aero Club Argentino que auspiciaron la reunión.

Asistieron los representantes de Aeroclubes de la zona sur de la provincia, el señor inspector Ledimir Sticotti de la Dirección General de Instrucción y Habilitación y el señor Roque Pugliese, titular de la Federación Argentina de Aeroclubes.

Esta Mesa Redonda giró alrededor del siguiente temario: 1) Medios para acrecentar el turismo aéreo. 2) Consideración de la propuesta de la Dirección General de Instrucción y Habilitación para convertir los aeroclubes en sociedades anónimas mixtas. 3) Inquietudes de los aeroclubes en relación con el progreso de la Aviación Civil Argentina.

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero ARGENTINO

—A los primeros egresados de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. les fueron entregados los diplomas en un acto especial que tuvo lugar en la sede central de la institución, Avda. Libertador Gral. San Martín 1850.

I. A. F. A. INDUSTRIALES ARGENTINOS FABRICANTES DE AUTOMOTORES BAJO LICENCIA PEUGEOT S. A. — Desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza partió en vuelo de Air France el señor Cristóbal Reyes, director del Departamento Importación y adscripto a la gerencia de I.A.F.A.

El señor Cristóbal Reyes realizará en París y en la fábrica Peugeot S.A. en Sochaux, gestiones relacionadas con su cargo.

En el mismo vuelo abandonaron el país el ingeniero Héctor Ecay y el técnico Siger Matsunaga que viajan a Francia para continuar sus estudios de capacitación en el departamento Mecánica de la fábrica de Sochaux.

—Más de 500.000 litros de agua serán diariamente recuperados para el consumo de la planta industrial de I.A.F.A. situada en el kilómetro 37 de la ruta 2. Con ese fin fue instalado un "digestor de tratamientos cloacales" que devolverá el más alto índice de potabilidad a las aguas que fueron utilizadas en las múltiples necesidades industriales de la planta Peugeot.

ACTIVIDADES DEPORTIVAS — Un partido de béisbol se jugó en la cancha de General Motors en San Martín, entre los equipos de General Motors y Ford Argentina. Fue un match reñido y divertido. En el séptimo "inning" los equipos casi estaban empatados. En los dos últimos "innings" hubo gran expectación y el equipo General Motors labró su victoria. Score: 12 a 10. La copa de plata que se disputó fue colmada con cerveza y luego los altos directivos de ambas empresas, señor Lloyd Britton y señor Douglas Kitterman hicieron los brindis cordiales. El equipo de Ford Argentina no se dio por vencido y ya solicitó el desquite al de General Motors.

En la mitad del match se realizó una interesante pausa en la que intervino un grupo de charros mexicanos, 2 hombres y 8 señoritas vestidas con trajes típicos que interpretaron canciones y música azteca. Este grupo musical viajó a Buenos Aires desde la capital mejicana en una camioneta Chevrolet modelo 1962, equipada con asientos especiales muy semejantes a los de los colectivos Chevrolet que circulan en Buenos Aires. •

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. — En la planta de estampado que actualmente se construye en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, Buenos Aires, se dispone de una máquina para el recambio de grandes matrices en las prensas, que consigue mejor distribución de trabajo y máxima rapidez en las operaciones de estampado de las partes más voluminosas que corresponden a toda la línea de vehículos Ford.

Las características de esta auto-elevadora de matrices son las siguientes: largo, 3,83 metros, ancho 1,82 metros, alto 2,81 metros. Capacidad de transporte: 18.000 kgs. La carga puede ser elevada hasta una altura máxima de 1,82 metros.

Esta operación, así como la descarga de matrices, se ejecuta por medio de dos brazos horizontales que las toman y transportan hasta ubicarlas en las prensas para su posterior instalación y recambio.

La auto-elevadora posee un motor generador que alimenta un motor eléctrico para el movimiento del vehículo y una grúa hidráulica que permite izar la plataforma con sus correspondientes brazos.

Esta máquina, que fue importada especialmente, reduce la tarea a menos de cuatro horas.

—En el Centro Industrial Ford de General Pacheco fueron entregados los premios a los ganadores de los distintos certámenes deportivos y actividades recreativas cumplidas en 1962 y organizadas por la Oficina de Relaciones Industriales de la empresa.

—Abandonó el país rumbo a Chile el señor Henry Ford II. Concluyó así la segunda etapa de la gira iniciada en Brasil por las plantas de producción latinoamericanas.

El señor Henry Ford II viajó en compañía de los señores John S. Bugas vicepresidente de Ford Motor Company, Wálter I. Mc Kee, director regional para América Latina y Robert S. Prescott, gerente regional de relaciones públicas para América latina.

El señor Henry Ford II fue despedido en Ezeiza por el señor Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina, y altos funcionarios de la empresa.

NUEVA CONDUCCIÓN PUBLICITARIA DE SIAM. — El arquitecto Carlos Méndez Mosquera se hizo cargo de la conducción de Agens Publicidad, que atiende la propaganda de Holding Siam, integrado por 34 empresas y 14 fábricas.

Desde 1951 el arquitecto Méndez Mosquera ha desplegado intensa labor en el plano de la actividad publicitaria.

En su primera época, fundó con Tomás Maldonado —director en la actualidad de la Escuela Superior del Diseño (Ulm, Alemania)— y el pintor Alfredo Hlito la empresa Aris, que aplicó criterios de renovación de la publicidad argentina.

En 1954 creó Cícero Propaganda, en colaboración con los arquitectos Rey Pastor y Adolfina V. de Méndez Mosquera, y realizó un viaje por diversos países de Europa.

Dos años más tarde integró el equipo de profesores que tuvo a su cargo la reorganización de la Facultad de Arquitectura de la ciudad de Rosario y se desempeñó como docente en la cátedra de visión hasta 1958, año en que comenzó a dictar dicha cátedra en la Universidad de Buenos Aires.

Profesionalmente, el nuevo director de Agens Publicidad ha trabajado en Harpa con los arquitectos Jorge Enrique Hardoy, José A. Rey Pastor y Aizemberg.

El arquitecto Méndez Mosquera fundó, además, las ediciones Infinito —arquitectura, diseño, urbanismo y artes visuales— y fue cofundador de la revista "NV", que alcanzó tanta gravitación en la evolución del proceso visual y arquitectónico argentino.

Cabe destacar también su contribución para la revista "Sur" en ocasión del número especial "Argentina 1930-1960".

El arquitecto Carlos Méndez Mosquera es director de la revista "Summa", de arquitectura, tecnología y diseño, dedicada al mercado latinoamericano.

NUEVA COMISIÓN DIRECTIVA DE A. C. A. R. A. — La Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina, con sede en Carlos Pellegrini 739, procedió a la elección de la comisión directiva para el período 1962-1963.

La nómina de sus integrantes es la que sigue: presidente, Ing. Héctor A. Cerruti (Cerruti Hermanos S. A.); Vicepresidente, Sr. Alfredo Lorente (Lorente S. A.); secretario, Sr. Américo Andreone (Andreone Hermanos S.R.L.); prosecretario, Sr. Marcelo C. Loubes (S. A. I. S. A.); tesorero, Dr. César A. Parisi (Once S. A.); protesorero, Dr. Néstor H. Ferrero (H. Ferrero y Cía. S. R. L.).

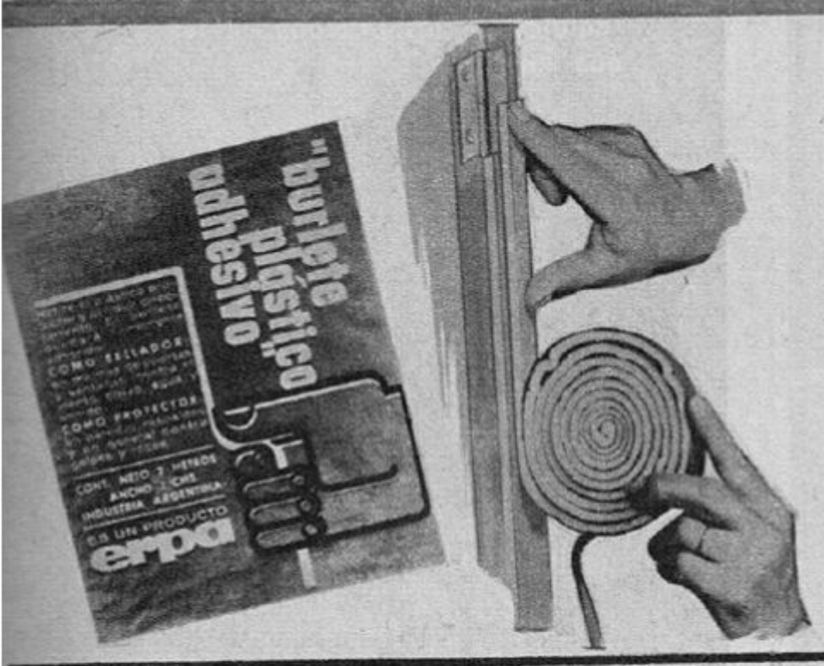
Vocales titulares: Sr. Alberto J. Armando (Alberto J. Armando S. A.), Ing. Gabriel Berlingieri (Roberto Berlingieri S. A.), Ing. Marcelo Capdevielle (S.A.M.Y.A.S.A.), Sr. Enrique Cova (Max S. Dorado y Cía. S. R. L.), Sr. Lorenzo Ch. Daniels (Bosch Motors S. A.), Sr. Aurelio Donati (Donati Hermanos S. A.), Sr. Eduardo S. González (Eduardo N. González S. A.), Oscar D. Pita (René De Ninnis S. A.), Sr. Dabel O. Valsecchi (Dabel O. Valsecchi S. A.). Vocales suplentes: Sr. Jorge D'Alkaine (Jorge d'Alkaine Ltd. S. R. L.), Sr. Juan Fano (Cerrito S. A.), Sr. Kurt W. Pulvermacher (Apulco S. A.). Sr. Jaime Silberman (Navata Hnos. y Silberman).

Revisores de cuentas: Sr. René L. Cabrera (Carlos Zardini S. R. L.), Sr. Eduardo Fernández Pérez (Suc. de Enrique Fargas Fortuny), Ing. Adolfo Salgueiro (Ing. Adolfo E. Salgueiro S.C.A.).

https://argentoteca.blogspot.com

A través del parabrisas

Es una realización de
Eddie publicitaria
34-2403 2441

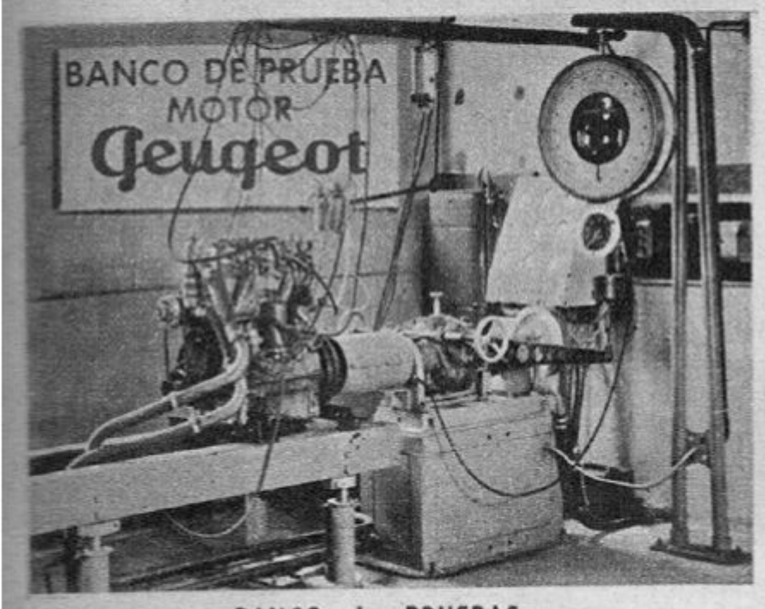


BURLETE PLASTICO CON ADHESIVO

Evite polvo, hollín, ruidos en su hogar, colocando UD. MISMO el BURLETE PLASTICO "ERPA", retirando la tela plástica protectora y con una ligera presión de los dedos, queda adherido sobre cualquier superficie, puesto que lleva en una de sus caras el adhesivo. Limpio, práctico, seguro y muy económico. En rollos de 1 y 2 cm.

Además presenta "ERPA" sus productos
Supralock: sellajunta sintético, indispensable para juntas de motores
Suprabond: adhesivo elástico para pegado de cueros, gomas, telas y metales
Mordal: cola vinílica, el adhesivo del hogar
Erpox: soldadura epoxi, ideal para ensamblar, soldar y rellenar objetos rígidos

Distribuidores exclusivos:
ARTEFA S.R.L. - Entre Ríos 1029
T. E. 23-2466 y 27-6211



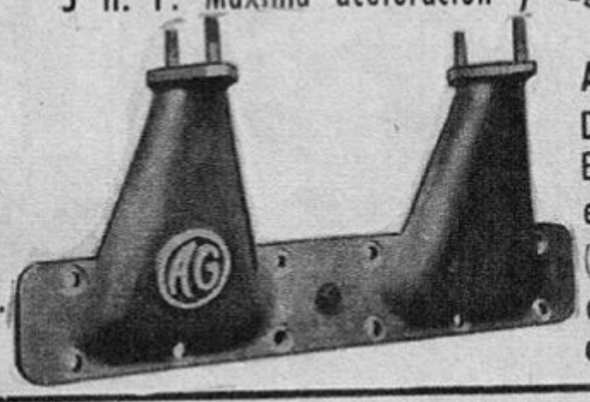
BANCO de PRUEBAS
Para el ensayo de motores PEUGEOT 403-404

MOTORES PEUGEOT EXPERIMENTADOS EN NUESTRO BANCO DE PRUEBAS

Disponemos de equipos de alta para PEUGEOT 403-404. Más energía en su automovil, mayor diversion en el manejo. Envíamos pedidos al interior. También efectuamos ensayos de motores.

ALBERTO GOMEZ y Cía. S.R.L
Ugarteche 3268/70
Tel. 71-6858 y 72-1149 Bs. As.
SERVICIO AUTORIZADO PEUGEOT

ALLIGATOR: ESCAPE ESPECIAL aumenta la potencia en 5 H. P. Máxima aceleración y agradable sonido.



A-G- COLECTOR DE ADMISION. Eleva la potencia en 8H. P. (13 H.P. con el escape especial)

3 PRODUCTOS ALEMANES:

BRUJULAS TERMOMETROS

BRUJULAS adaptables a cualquier tipo de automóvil, articuladas, cuadrante luminoso. Con "Ventosa" especial.

TERMOMETROS que indican la temperatura en el interior del coche. Registran desde -30° hasta +70°

CONTROLES DE ACEITE, NAFTA y KILOMETRAJE DIARIO

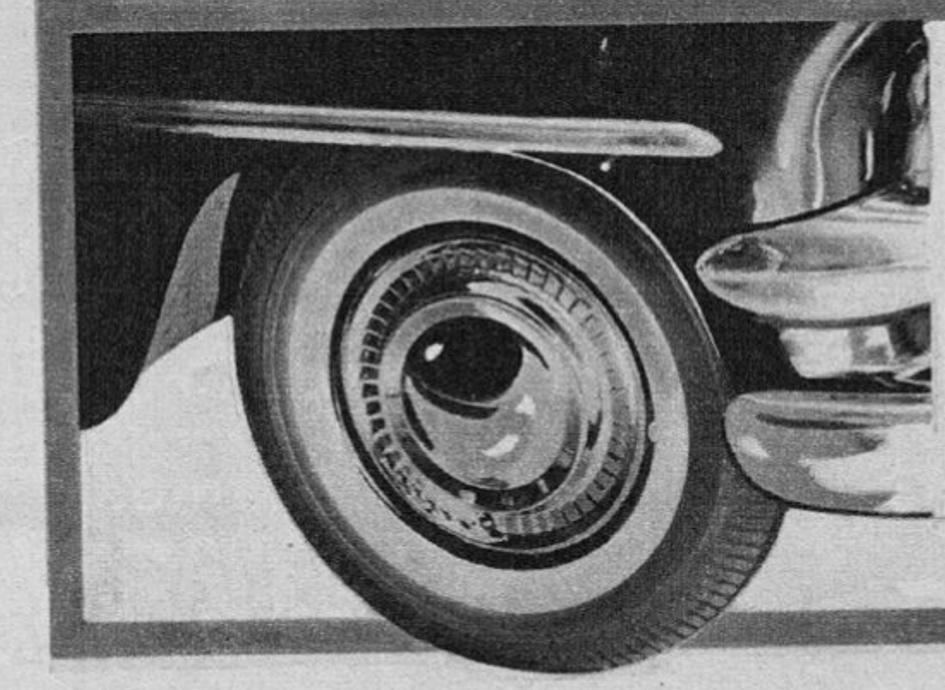
3 aparatos utilísimos para el tablero de su coche! Permiten el más estricto control sobre la reposición de aceite, consumo de nafta, o kilómetros recorridos cada día.

Lutz Ferrando
y Cía. S. A. Fundada en 1878
Florida 240 y 16 sucursales

DEFENSAS "ESTAMPADAS" F. A. C.

Para adaptar a su Chevrolet 400, Rambler, Valiant, Ford Falcon y Renault Dauphine.

Alsina 2799 - T. E. 97-8232
COLOCACION EN EL ACTO



El precio prohibitivo de los neumáticos de costado blanco, promueve la fabricación de este accesorio. Tenemos en plaza una nueva banda blanca fabricada en compuesto plástico importado, que presenta una serie de ventajas que la acercan con idéntico aspecto a la legítima. La presenta, en todas las medidas **POLO S.R.L.** de ámplia experiencia en accesorios para autos. La calidad de este producto, permite a sus fabricantes garantizarlo contra roturas de cualquier tipo. **SE ADQUIERE EN GOMERIAS Y CASAS DE ACCESORIOS DE TODO EL PAIS.**

https://argentoteca.blogspot.com

EPITAFIO PARA UNA ESTRELLA

No obstante su carácter reservado, siempre colaboró de buen grado con el periodismo. Los aficionados siempre recordarán su voz suave y su decir reposado, que jamás faltó en las transmisiones radiales de las pruebas en las que intervino.

Por GUILLERMO MÁRTIRE

La desaparición de Juan Gálvez priva al deporte nacional de una de sus figuras más descollantes. Sus actuaciones en el automovilismo lo destacaron como eximio volante y caballeresco rival.

Escribir sobre la trayectoria deportiva de un hombre como Juan Gálvez parecería cosa sencilla. Así lo creíamos cuando nos propusimos la tarea, pero al consultar nuestros archivos para extraer información e intentar el resumen de su increíble vida en el deporte, nos hemos dado cuenta de que prácticamente sería lo mismo historiar en este breve espacio toda la "edad contemporánea" de nuestro automovilismo. ¿Desde dónde comenzar? ¿Desde aquellas 1000 millas del año 1941 donde Juan Gálvez debutó como piloto? Sin embargo su verdadera historia creemos empieza en el año 1935, cuando con su hermano Oscar, se toparon en las famosas picadas de Palermo con los Alzaga, con Petrini, Sáenz Valiente y tantos más piloteando la voiturette Ford último modelo, que habían comprado en sociedad.

Dos años más tarde tiene Juancito su primer contacto directo con una carrera "de veras". Oscar se anota para disputar el Gran Premio de Carretera con el mismo coche de las picadas, pero Juancito, que es menor de edad, no puede acompañarlo por prohibírselo los reglamentos y su padre. No obstante, esa carrera no se la ha de perder: con dos amigos van a Santa Fe en un Ford "A" para hacer de auxilio del coche 58.

Al abandonar Oscar la competencia en la segunda etapa deben regresar a Buenos Aires, pero ya está poseído de la fiebre de las carreras de autos; está decidido a ser el acompañante de su hermano en la próxima carrera, sea como sea.

https://argentoteca.blogspot.com

El binomio adquiere un sedán 2 puertas modelo 37, la marca por supuesto, Ford, y se anota en las 1000 millas que organiza el Avellaneda Automóvil Club. En las planillas se lee: Oscar A. Gálvez acompañado por "Cito". El seudónimo, abreviatura de Juancito, se debía, como es lógico suponer, a la persistente interdicción impuesta por don Marcelino, el padre de los Gálvez.

Finalizan esa carrera en buena colocación, 4º en la general. Juancito, entusiasmado, se dedica a trabajar con ahinco junto a su hermano en la preparación del coche para el Gran Premio de 1938. Esta competencia va a constituir la primera gran experiencia para la pareja. En la penúltima etapa, cerca de Bahía Blanca, sufren un vuelco. Juan es despedido del coche resultando milagrosamente ileso; en cambio Oscar sufre algunas heridas al quedar dentro del auto.

El accidente más grave y de contornos más espectaculares que les toca vivir a los hermanos, sobreviene en el Gran Premio Internacional del Norte en el año 1940.

En la 8a. etapa, ya emprendido el regreso desde Lima, en plena noche el Ford se desbarranca por un precipicio de 250 metros de profundidad. El coche queda prácticamente destrozado, Oscar cae fuera del auto recibiendo serias heridas, principalmente en la cabeza, mientras Juan queda en el Ford atontado por el terrible golpe.

Y así llegamos al 13 de diciembre de 1941, debut como piloto en las Mil Millas Argentinas, donde Juancito, después de ser tercero en la primera etapa y ganar brillantemente la segunda, es segundo en la general, detrás de Juan Manuel Fangio.

En 1942 es segundo en la Mar y Sierras; evidentemente hace honor al apellido. Cuando llegan los ases extranjeros para la primera temporada internacional de posguerra, compra el Alfa Romeo P 3 doble cardán con el que Ricardo Nasi hizo un memorable récord en San Francisco. Con esa máquina se da el gustazo de picar en punta en el circuito de Retiro, delante de Varzi y Villoresi, pero lamentablemente debe abandonar nueve vueltas después. Insiste con los monoposto, logrando el 3er. puesto en Rafaela en ese mismo año. Corre en Montevideo y abandona, luego le vende el coche a Malusardi. Decidió no correr más en especiales, volviendo a los T. C., donde ya tiene bien cimentado éxito. En el recordado Gran Premio de la América del Sud, "La Caracas" como familiarmente se denominó la extensa prueba, tuvo Juan Gálvez una actuación descollante: junto con su hermano Oscar habían ganado hasta la penúltima etapa todas, excepto la 5a. Pero la suerte le es esquiva, rompe la caja retrasándose considerablemente; no obstante, alcanza la 3a. clasificación final.

El 21 de febrero de 1949 logra su primera victoria, en la Vuelta de Santa Fe, después de ganar las dos etapas. A este triunfo le siguen varios ese mismo año, para culminar con su resonante victoria, en la prueba máxima de nuestras carreteras, el Gran Premio.

Este Gran Premio fué uno de sus triunfos más brillantes. Ganó 5 etapas siendo segundo en otros seis tramos. Año glorioso para Juan, clasificado campeón en virtud de una campaña admirable: sobre 26 carreras disputadas, 16 triunfos.

Los dos años siguientes lo ven ganador, entre otras pruebas, de sendos Grandes Premios. Esta proeza lo hace acreedor a la tenencia definitiva del trofeo denominado "Copa Pacheco y Anchorena"; el 20 de diciembre de 1951 recibe la magnífica obra de arte que estuvo en manos de don Juan Cassoulet, primer ganador de la prueba máxima de nuestras carreteras.

Sigue con una serie de triunfos tan grandes que el enumerarlos resultaría monótono; se implanta la fórmula B para los Turismo de Carretera y se afianza aún más el reinado indiscutible de Juan Gálvez. El número uno pintado en el Ford parece perpetuarse.

En el año 1960, durante la disputa del Gran Premio, cuando corría a la altura de Pergamino, corriendo de noche y sin luz sufrió un vuelco en el cual fue despedido del auto; las heridas recibidas fueron serias. Nunca había querido usar el cinturón de seguridad por la impresión que años atrás recibiera al ver incendiarse un auto de carrera.

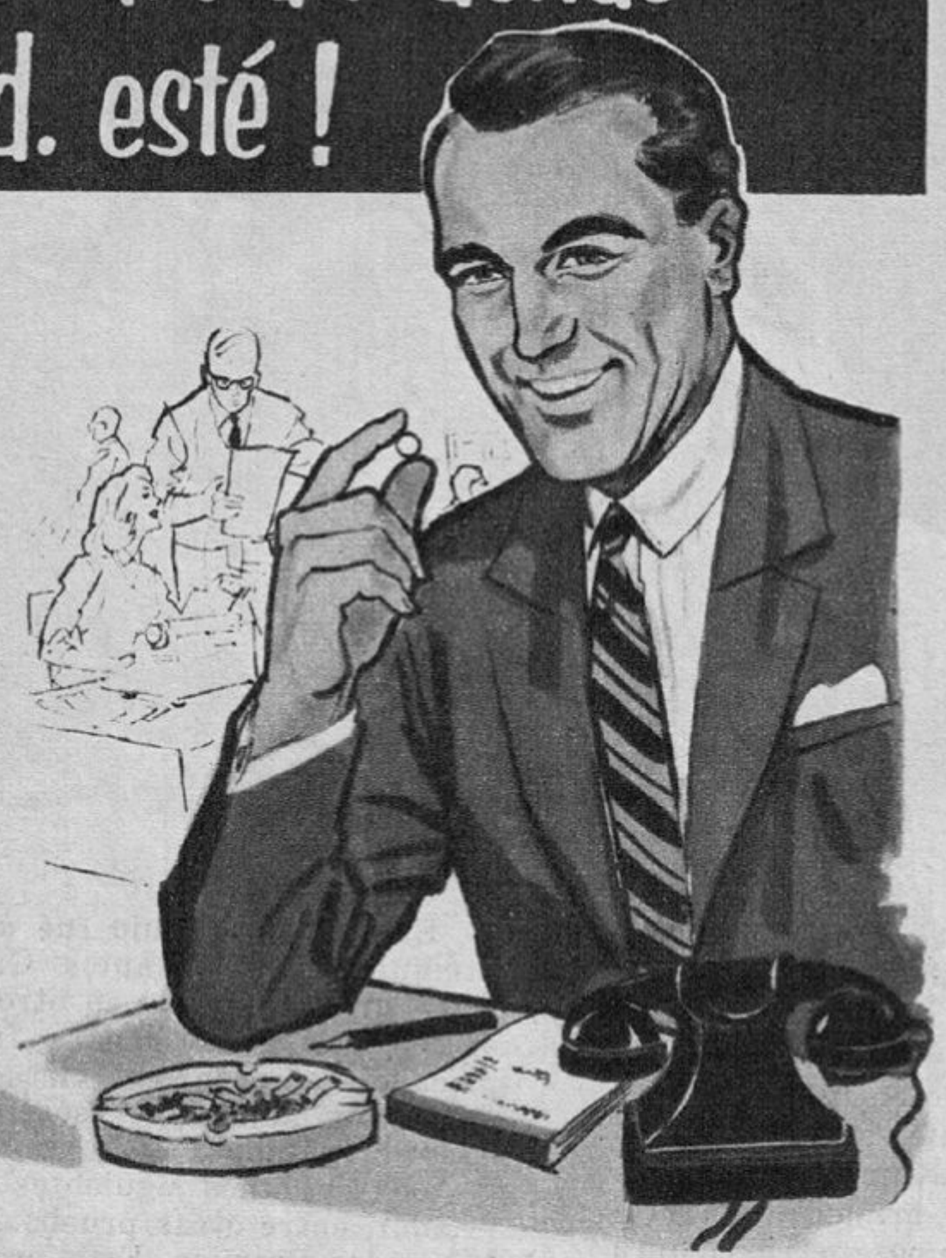
Así llegamos a Olavarría, marzo de 1963, donde el hombre que acaparó la emoción popular por tantos años cayó para siempre víctima de la pasión que fue "leit motiv" de su vida. Por todo lo que nos brindó a lo largo de tantos años le estamos agradecidos y siempre lo recordaremos. *

https://argentoteca.blogspot.com

Después de fumar...

ACIDEZ Y ARDOR ESTOMACAL?

TABLETAS PHILLIPS
alivian donde
Ud. esté!



Sin vaso... sin agua...

basta dejarlas disolver en la boca.

● Esa molesta sensación de acidez y ardor que suele sentirse después de fumar con exceso, tiene el esperado y rápido alivio - ***donde Ud. esté*** - en las mentoladas Tabletas de Leche de Magnesia Phillips.

● Cada tableta - ricamente mentolada - concentra igual poder antiácido que la mundialmente famosa Leche de Magnesia Phillips.

TABLETAS
DE LECHE DE MAGNESIA
PHILLIPS

Cómodas de llevar... Fáciles de tomar!

POR NORBERTO OJEA

Nueva Comisión Directiva del Club Argentino de Regularidad.

Por votación de la única lista presentada fueron elegidos los miembros de la C. D. que regirán los destinos del CAR durante el año en curso y parte de 1964, de acuerdo con la siguiente nómina:

Presidente: Aldo Speranza, por 2 años.
Vicepresidente: Ricardo A. Carranza, por 2 años.
Secretario: Leonel Carballo, por 1 año.
Tesorero: Jorge C. Manfredi, por 2 años.

CALENDARIO REGULARISTICO DEL CAR.

Próximas carreras:

28 de Abril, segunda prueba por el Campeonato Porteño de Regularidad. Itinerario Buenos Aires, Monte, Las Flores, Gral. Belgrano y Brandsen.
5 de Mayo, Premio ALPI de Tres Arroyos (para 2da. y 3ra. categoría).
5 de Mayo, ACA — Mercedes (2da. y 3ra. categoría).
12 de Mayo, Premio Asociación de Empleados de Seguros (itinerario a fijarse).
25 de Mayo, Gran Premio Bodas de Plata del CAR. (sobre itinerario a fijarse de 400 a 500 Km.).

CONTROL SECRETO

CLUBES DEL INTERIOR

El comienzo del quehacer regularístico de la presente temporada estará signado por la gran actividad que realizarán los clubes del interior del país, entre los que se cuentan varias entidades recientemente creadas. Esta actividad traerá aparejada la concreción de la anunciada reunión propiciada por los rosarinos con el objeto de formar la Federación Argentina de la Regularidad.

REGULARIDAD Y... CHUCRUT

La improvisación en regularidad ocasiona siempre graves daños a la práctica de ese deporte. Muchas veces hemos abogado porque se realicen menos pruebas, pero que se garanticen la buena fiscalización y organización de las carreras importantes. Estas reflexiones tienen su origen en las impresiones que el cronista recogió en Villa Gesell a raíz de la última competencia de regularidad, luego de la cual quedaron muchas personas doloridas y perjudicadas en sus intereses.

Dicha prueba fue organizada por un señor que propuso realizar juntamente con la carrera una serie de actos promocionales para la simpática Villa (entre ellos un concurso público de "chucrut" y algunas realizaciones bastante descabelladas), se aseguró a la hotelería de Villa Gesell la concurrencia de cientos de regularistas y ésta en consecuencia, preparó una serie de agasajos a los mismos. La carrera, por supuesto, tuvo el número de participantes considerado normal en este tipo de pruebas y hubo establecimientos que prepararon comida para 200 y sólo recibieron 15. Esta situación, desmoralizó a la gente de Villa Gesell y conspirará, a no dudarlo, contra el auspicio que la zona dé a ese tipo de pruebas en el futuro.

BODAS DE PLATA

El Club Argentino de Regularidad se apresta a celebrar "en su tinta" es decir con una gran carrera, su 25 aniversario. Fundado en el año 1938 en un patrio 25 de Mayo, cumple en este mes sus bodas de plata en momentos que la institución se ha convertido en rectora de ese tipo de actividades en nuestro medio. Los hombres de los primeros tiempos, conjuntamente con la nueva generación, se apresta también a concretar el viejo sueño de la sede propia. La actividad del año pasado, en la que se destacó la prueba a Bariloche, que se ha repetido con gran éxito este año ha colocado a la entidad en un plano excepcional que ha repercutido aún fuera de nuestras fronteras.

El 24 los socios y autoridades de la entidad festejarán el acontecimiento con una cena de camaradería a la cual ha sido invitado el periodismo especializado. El 25 de Mayo se correrá el Gran Premio bodas de plata y se realizarán una serie de importantes actos, a los cuales están invitados socios y simpatizantes de la entidad. Los informes pueden solicitarse en Cangallo 1133, de 19 a 21. ✱

https://argentoteca.blogspot.com

con

Garantía Escrita!

SIN LIMITE DE TIEMPO

Cada cubierta o cámara de nuestra fabricación, que lleva nuestro nombre y número de serie, tiene garantía de estar libre de defectos de mano de obra y materia prima, sin límite de tiempo o rendimiento en kilómetros. Si nuestro examen demuestra que tal cubierta o cámara no ha respondido a los términos de esta garantía, haremos la reparación o daremos una bonificación razonable sobre la compra de una cubierta o cámara nueva de nuestra marca.

¡PIDALAS A SU GOMERO AMIGO!

Toda cubierta

Firestone

es toda una GARANTIA!

https://argentoteca.blogspot.com

PARABRISAS inicia en este número su sección Automovilismo Deportivo. En ella, respondiendo a un constante reclamo de nuestros lectores, daremos un amplio panorama de la actividad deportiva nacional y extranjera. La sección estará a cargo del señor Guillermo Mártire, integrante del equipo técnico de PARABRISAS.

Por GUILLERMO MÁRTIRE

XXI GRAN PREMIO DE LA VENDIMIA

Una tarde templada, y un cielo totalmente nublado, contribuyeron a que gran cantidad de público se diera cita en el Autódromo General San Martín de la Ciudad de Mendoza, para asistir a la disputa del Gran Premio de la Vendimia.

Como prólogo a la carrera básica se disputaron tres pruebas para la categoría urismo Mejorado: la primera, reservada para coches hasta 850 cc. de cilindrada; la segunda, permitía la participación de coches hasta 1150 cc. y la última hasta 1600 cc.

La totalidad de las competencias se disputaron en el circuito Nº 2 del hermoso autódromo mendocino; dicho circuito tiene un desarrollo de 2.644,70 metros.

TURISMO MEJORADO

Indudablemente, la nota de esta categoría fue constituida por la extraordinaria actuación del volante mendocino Eduardo Copello.

El volante de un Renault Gordini conquistó la victoria nada menos que en las tres series de la categoría, es decir, con la máquina encuadrada dentro de los límites de la primera subcategoría (850 cc.): ganó no solamente ésta, sino que ganó las dos pruebas de las categorías superiores (hasta 1150 y hasta 1600 cc.).

Copello en las tres carreras se adueñó de la punta y no abandonó el liderato de las mismas hasta trasponer la línea de llegada. Pero como si todo esto fuera poco, y para refirmar el título de "o terror do autodromo", el mendocino hizo en las tres carreras otros tantos récords de vuelta: 1m.34s.3; 1m.34s.; y 1m.34s.7. El segundo de ellos constituyó un promedio de 101,275 kph.

Héctor Sales, clasificado segundo en las tres carreras con Renault Gordini, cumplió de la misma manera una labor destacadísima, pues, al igual que Copello, en las dos pruebas finales aventajaron a rivales con máquinas de mayor potencia.

Fué una lástima que Willy Gainza Paz, quien se había inscripto, no pudiera largar por fallas mecánicas, pues seguramente su participación en la categoría hubiera significado una lucha sin cuartel contra los pilotos gordinianos.

GRAN PREMIO DE LA VENDIMIA

Ramón Requejo, el actual campeón argentino de la Fórmula 1 Mecánica Nacional, se impuso en la prueba de fondo de la reunión disputada el 3 de marzo último.

La carrera, que se corrió dentro de las reglamentaciones de la F. 1 nacional tuvo un desarrollo decididamente interesante. Ya desde los entrenamientos la actividad de los mecánicos dio verdadero interés a la justa. Las máquinas llegadas de Buenos Aires, Córdoba y otros puntos del país encontraron en el autódromo de Mendoza condiciones atmosféricas originadas por la altitud de 800 metros sobre el nivel del mar, diferentes de las condiciones de sus respectivos orígenes. En consecuencia, los mecánicos debieron modificar los dosajes de la carburación para poder obtener rendimientos apropiados.

Los animadores de la competencia fueron Requejo y el tucumano Nasif Stéfano; este último, algo impetuoso, vio frustrada su aspiración al triunfo por dos trompos que lo relegaron.

Largada la carrera Requejo "picó" en punta, pero en la segunda vuelta Stéfano, quien al igual que su más serio rival piloteaba un Chevrolet, lo aventajó.

Requejo persiguió tenazmente a Stéfano, quien no obstante consolidó su posición. A esta altura de la prueba se podía apreciar que la máquina del tucumano era sensiblemente más veloz que la de Requejo.

Hasta la séptima vuelta el panorama no se modificó, pero precisamente en esa vuelta ocurrió un accidente, afortunadamente sin consecuencias, pero que definió el resultado de la carrera. El piloto de San Rafael, Quito Peral, al salir de la curva denominada La Olla "derrapó", y tras embestir los fardos que rodean el circuito hizo un poco elegante "fuori pista".

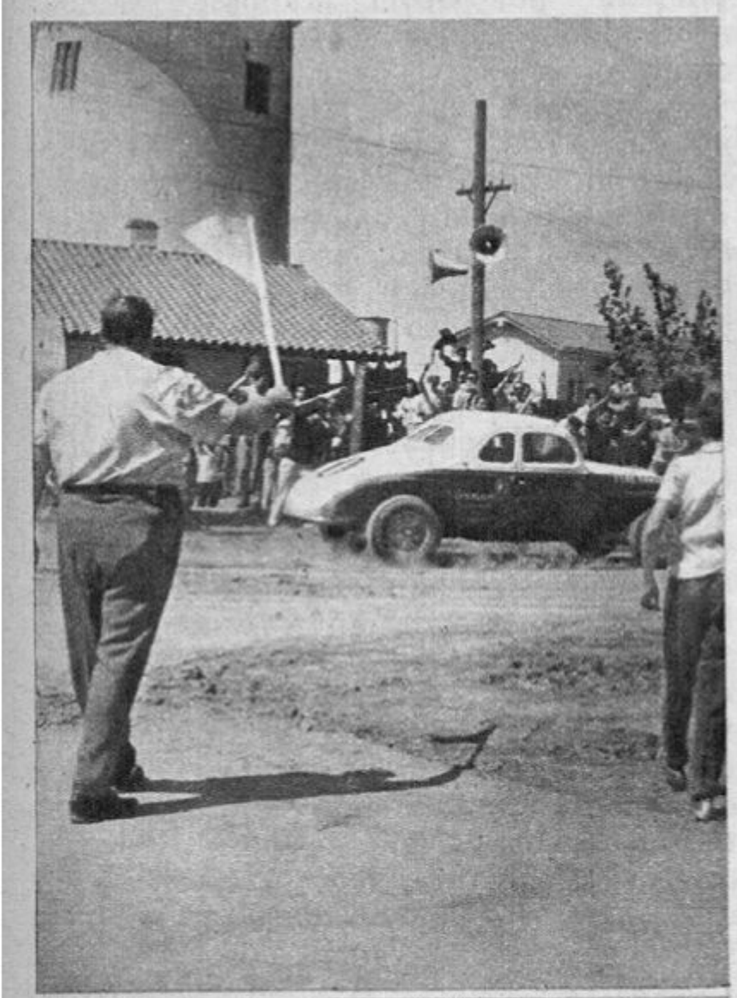
Nasif Stéfano, quien lo seguía con una vuelta de ventaja, debió realizar una brusca maniobra para evitar la colisión entrando en trompo, permitiendo asi que Requejo pasara a la vanguardia con una ventaja que prácticamente hizo imposible dudar sobre el resultado de la prueba. Debido a esta circunstancia reguló su tren de marcha hasta que cruzó victorioso la línea de llegada.

El resto de los competidores estuvo muy lejos del primero y segundo, aportando su entusiasmo y máquinas muy modestas, que en ningún momento pudieron aspirar a ofrecerles real batalla a los hombres de vanguardia.

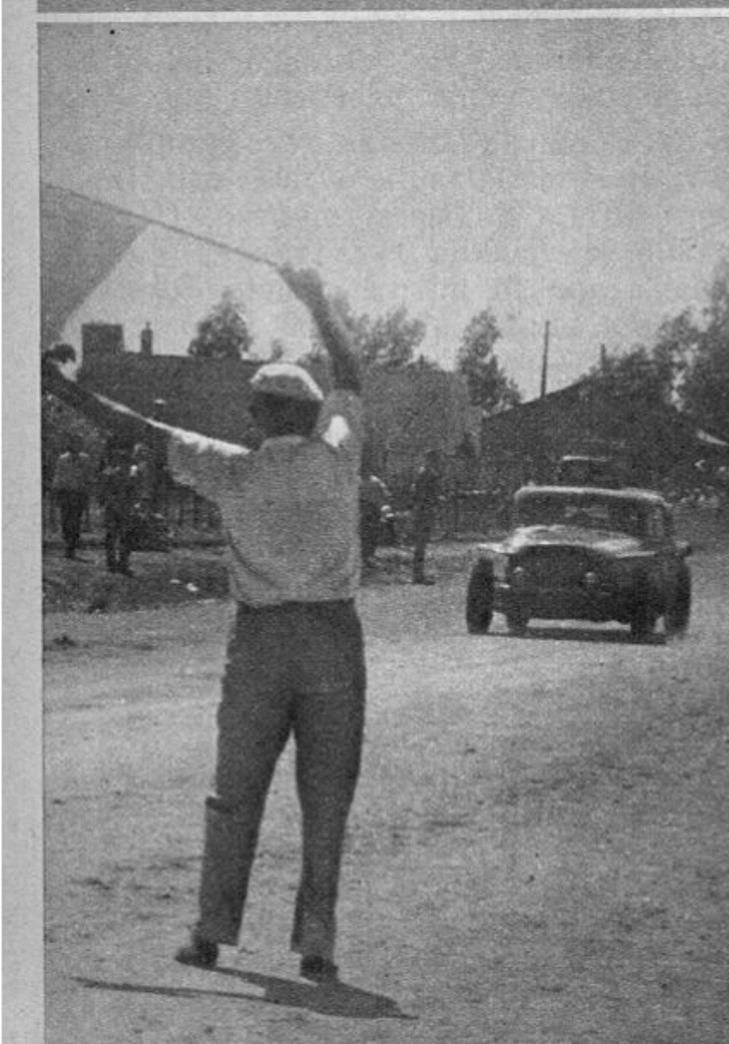
Esta nota se publica por cortesía del señor Teodoredo Cabrol, distribuidor de Parabrisas en Mendoza. Agradecemos al señor Daniel Egarrat su espontánea colaboración en la redacción de la nota sobre la interesante competencia mendocina.

Arriba: En la categoría Standard, Eduardo Copello fue la gran figura del día. Ganó tres series, 850, 1150 y 1600 c.c., con su Renault Gordini. Abajo, Ramón Requejo, el actual "cuco" de fórmula 1, volvió a sentar sus reales en Mendoza.

https://argentoteca.blogspot.com



Arriba: Críspulo Villanueva, de interesante actuación en la X Vuelta de la Vendimia. Centro: Dante y Torcuato Emiliozzi, héroes lugareños y merecedores dueños de esta enlutada carrera. Abajo: Nuevo y promisorio recluta en la categoría TC: Bordeu.



X VUELTA DE OLAVARRIA

PRUEBA INICIAL DEL CALENDARIO AUTOMOVILISTICO PARA LA CATEGORIA TURISMO DE CARRETERA

El 3 de marzo se disputó por décima vez la importante prueba que organiza el Auto Moto Club de la ciudad de Olavarría, correspondiéndole a la competencia el privilegio de abrir la temporada oficial para los T.C.

Desgraciadamente, la tragedia signó este comienzo, con el accidente que costó la vida al más grande cultor de la categoría.

EL CIRCUITO

El trayecto que los competidores cumplieron se desarrolló sobre un circuito carretero que partiendo desde la ciudad de Olavarría, pasa por Villa Fortabat, Pourtalé, regresándose por el camino a Los Chilenos, Sierra Chica, Hinojo, Sierras Bayas hasta Olavarría. La extensión era de 162,35 kilómetros, de los cuales la tercera parte aproximadamente correspondieron a camino pavimentado. Para completar el recorrido total de la prueba, que era de 654,4 kilómetros, en consecuencia, los competidores debieron hacer 4 vueltas al circuito.

LOS CIRCUITOS

La crisis por la que indudablemente se encuentra atravesando la categoría Turismo de Carretera se vio reflejada por la magra cantidad de inscripciones: 32 máquinas, de las cuales seis no se presentaron a la "línea di partenza" siendo entonces 26 los protagonistas.

No obstante el pequeño quórum, la calidad fué óptima: Juan Gálvez, Emiliozzi, Saigós, Ríos, Meunier, etc., en síntesis lo más calificado del ámbito T.C.

El tan promocionado discípulo de Fangio, Juan Manuel Bordeu fue, sin lugar a dudas, un hombre sobre cuya intervención en la prueba, o mejor dicho sobre su debut en este tipo de carreras, acaparó más pronósticos.

Félix Mabellini, quien venía de debutar con el resonante 2º puesto en el último Gran Premio, también se constituyó en una incógnita interesante.

LA CARRERA

Largada la prueba, los competidores partieron con intervalos de 30 segundos entre sí, y desde los primeros tramos el planteo fue sumamente veloz.

Emiliozzi, Gálvez, Ríos, Caparrós, Meunier, y Saigós se situaron en la delantera marcando sobre el pavimento fuertes promedios (por Pourtalé en la primera pasada 182 kph. para Gálvez). A poco de avanzar en la primera vuelta, Ríos experimentó fallas en la caja de cambios, que posteriormente lo dejaría fuera de lucha. Meunier comienza a retrasarse con fallas evidentes en el motor de su Chevrolet.

Santiago Luján Saigós, quien era puntero en el camino hasta pasado el control de Olavarría cumpliendo la 1ª vuelta se detuvo definitivamente 50 km. más adelante.

A esta altura de la carrera se notaba el decidido avance de Bordeu, Pairetti, Taraborelli y Villanueva. La segunda vuelta fue cumplida a velocidad cada vez más creciente pues el camino había mejorado sensiblemente. Bordeu estableció el mejor tiempo con un registro de 1h.4s. a un promedio de 161,170 kph,, hallándose tercero por tiempo neto.

Otro hombre que había venido haciendo las cosas bien, Eduardo Casá, abandonó la prueba, pues al cortar correa de ventilador levantó temperatura rompiendo el radiador.

EL ACCIDENTE DE JUAN GALVEZ

Llegamos así a la tercera vuelta, la más rápida de todas. A 40 km. de Olavarría, sobre el camino de tierra y antes del control de Blanca Chica, el coche de Juan Gálvez, quien venía a unos 1500 metros del puntero en el camino Emiliozzi, al abordar una curva, "derrapó" y sin control se precipitó sobre la zanja que bordea el lado interior de la curva, volcando y repitiendo los tumbos tres veces. El conductor, al abrirse la puerta y no estando sujeto por el cinturón de seguridad, fue despedido del coche sufriendo traumatismos gravísimos, que provocaron su muerte momentos después.

El acompañante, milagrosamente resultó con ligeras heridas.

LOS TRAMOS FINALES

A 20 km. de Pourtalé, después del tercer paso por el control, hizo abandono Carlos Pairetti por rotura de la caja de cambios. Este corredor ya desde la primera vuelta había tenido dificultades con su embrague, no obstante lo cual cumplió una actuación relevante, constituyéndose en el gran defensor del Chevrolet. Emiliozzi realizó la tercera vuelta a un promedio récord de 264,736 kph. empleando un tiempo de 58m.46s.

Bordeu, quien a esa altura de la carrera era la única amenaza para Emiliozzi, pues estaba a 2 m. neto, comenzó a sufrir fallas en el Chevrolet perdiendo 10m.

Ya el triunfo de la pareja local estaba asegurada; de tal manera, en actuación descollante se adjudicaron la victoria por 4a. vez consecutiva con un registro de 4h.7m.39s. a un promedio de 156,357 kph.

En los tramos finales se notó el avance decidido de Taraborelli, quien a la postre escoltó al ganador.

CONSIDERACIONES

La prueba de Olavarría, haciendo a un lado el desdichado accidente de Juan Gálvez, sirvió para demostrar varias cosas interesantes, En primer lugar, la promoción hecha sobre Juan Manuel Bordeu no era injustificada. El hombre anda fuerte y lo que es más importante: anda bien. Está surgiendo un chevroletista firme, Carlos Pairetti, que estamos seguros pronto nos dará performances seguras y de primera línea. El corredor de Tres Arroyos, Segundo Taraborelli debe ser tenido en cuenta: es un ganador potencial.

Finalmente Félix Mabellini no fue segundo de Peduzzi en el Gran Premio de casualidad, creemos que camina. *

https://argentoteca.blogspot.com

UN RALLYE PARA LA HISTORIA

LA VIGESIMA SEGUNDA EDICION DEL RALLY DE MONTECARLO FUE GANADA POR EL SUECO ERIK CARLSSON, QUIEN DE ESA MANERA REPITIO LA HAZAÑA DE 1962.

Uno de los inviernos más crudos registrados en Europa, con temperaturas de hasta 20 grados bajo cero, tormentas intermitentes, nieve y hielo hicieron del Rallye de Montecarlo 1963 una competencia para recordar.

El 19 de enero pasado 296 competidores partieron desde ocho lugares distintos: Lisboa, París, Francfort, Glasgow, Monte Carlo, Estocolmo, Varsovia y Atenas siguiendo rutas separadas hacia el punto focal situado en Chambéry (Francia), desde donde se canalizaron hasta Monte Carlo.

Los 4000 km. de dura batalla contra el camino y las inclemencias del tiempo han hecho que el Rallye monegasco sea la prueba más publicitada entre todos los Rallyes internacionales; este hecho induce a las fábricas de automóviles europeas y últimamente a las americanas a presentar equipos oficiales para competir en ella.

Los británicos, en especial, alistaron cinco teams oficiales para tratar de que algún coche de esa nacionalidad ganara la prueba, pues desde 1956 los triunfos se repartieron entre máquinas no inglesas.

B.M.C. presentó varios Morris Mini Cooper, dos M.G 1100 y un Austin Healey 3000. La Ford de Dagenham contó con tres Zodiacs, un Anglia y dos debutantes: un Anglia Super y el novísimo Consul Cortina.

El Grupo ROOTES fue defendido por cuatro Sunbeam Rapier; Standard-Triumph lanzó a la lucha tres nuevos Triumph Vitesse y un TR4; finalmente la Reliant presentó tres Sabre GT.

Los suecos, ganadores el año pasado, alistaron varios Volvo 122 y Saab 96. Estados Unidos intervino con tres Ford Falcon Futura equipados con motores V8 de 4261 cc. La Daimler-Benz defendió los colores alemanes con sus Mercedes 220 SEb en manos de nuestros conocidos Rosqvist y Böhringer. Un verdadero escuadrón de Citroen DS19s compitió por Francia. La industria italiana estuvo representada por Alfa Romeo (Giulia, Giulietta) y Lancia con sus nuevos Flavia Coupé.

Hubo intervenciones particulares de máquinas de diversas marcas y nacionalidades: Reanult, DKW, Skoda, Fiat, Porsche, Volkswagen, Jaguar, NSU Simca etc. En total fueron coches de 47 marcas distintas los que compitieron en la prueba.

La reglamentación del Rallye estableció penalidades de 30 puntos por cada minuto de retraso en cada control situado entre el punto de partida y el de conjunción (Chambéry). En la ruta común entre Chambéry y Monte-Carlo los minutos de retraso se penaron con 60 puntos. Se llevaron a cabo seis pruebas especiales en las cuales se computaban los tiempos hechos por cada conductor (en segundos) multiplicados por un factor comparativo que se toma como función de la cilindrada del motor, expresada en litros.

Como prueba final, los 120 mejores clasificados a la llegada en Monte-Carlo debieron realizar tres vueltas contra reloj en el circuito del G. P. de Montecarlo; el tiempo realizado se sumó a razón de un punto por segundo al puntaje realizado en la parte rutera de la prueba. Se sumaron también puntos en contra por daños en la carrocería, luces que no funcionaran, etc.

Estocolmo fue un punto de partida muy popular este año; 75 coches largaron desde la capital sueca. La noche de la largada se registró una temperatura de 10 grados bajo cero, pero las condiciones de los caminos que debieron afrontar los competidores que eligieron esa sección fueron bastante buenas. El eventual ganador del Rallye, el menudo Erik Carlsson (33 años, 1,90 metros, 110 Kg.) al comando de un Saab 96 y gran favorito, largó desde Estocolmo. El finlandés Pauli Toivonen con Citroen DS19s, considerado por Carlsson el más serio aspirante al triunfo, figuró en la misma nómina juntamente con Ewi Rosquist y Eugen Böhringer del equipo Mercedes.

Ya sobre la largada, la pobre Ewi sufrió una *panne* dental, razón por la cual el conductor-dentista sueco Lohander le aplicó una inyección calmante para atenuarle el dolor. De todos modos Ursula Wirth debió tomar el volante de la 220 SEb.

Gunnar Anderson, otro serio aspirante al triunfo, fue de la partida en Estocolmo. El grupo de Lisboa fue el más afortunado, pues la travesía de España fue hecha sin inconvenientes. Los que largaron en Varsovia debieron soportar nada más que 29°C bajo cero en el momento de la largada; los caminos, por consiguiente, totalmente congelados, debiendo recurrir las tripulaciones a gomas con clavos para hielo.

Apenas salidos de Francfort los *teams* que desde allí partieron, debieron afrontar vientos de hasta 70 k.p.h. y carreteras completamente bloqueadas; no obstante, la habilidad de los pilotos hizo que la gran mayoría arribara a Chambéry sin penalización. Las condiciones que encontraron los del grupo París fueron muy similares a las del grupo Frankfurt; Pat Moss, la hermana de Stirling Moss, se hallaba en este grupo al mando de un Ford Anglia Super.

Todo el contingente que salió desde Atenas (13 coches) quedó definitivamente fuera de carrera, debido a la nieve que en muchos casos llegó hasta dos metros de altura; Oliver Gendebien, el casi perpetuo ganador de Le Mans, quedó entre ellos al mando de su Citron DS19s De esta manera, por primera vez en la historia del Rallye todo un grupo quedó fuera de competencia. Desde Monte Carlo 32 coches salieron hacia Chambéry. Varios de ellos sufrieron accidentes en las heladas montañas: Barbier con un René Bonnet se estrelló antes del control de Bolléne y quince kilómetros más adelante hizo lo propio Taylor con Ford Zodiac. Los tres Ford Falcon Futura del team Ford-Detroit debieron resignar la competencia, quedando fuera de ella.

Al cerrarse el control de Monte Carlo, a la llegada desde Chambéry por la ruta común, pudieron arribar 102 autos sobre los 296 que largaron, siendo el primero un Austin Mini Cooper piloteado por Geoff Mabbs. Los más afortunados fueron los del grupo Estocolmo pues atravesaron la zona montañosa a plena luz del día. Carlsson llegó, luego de recorrer los accidentados 800 kilómetros que separan Chambéry de Monte Carlo, con suficiente tiempo como para lavar su pequeño Saab. La ventaja que sacó a Pauli Toivonen en el tramo carretero fue de 9,5 segundos.

Así se llegó a la prueba final, las tres vueltas (13 kilómetros) al circuito del G. P. monegasco, la incógnita y el suspenso. ¿Podría mantener el ganador del año pasado la ventaja sobre el finlandés a través de las tres vueltas, no obstante el hándicap que significaban los centímetros cúbicos de diferencia de los motores del Saab y el Citroën? Ante miles de espectadores el fabuloso Carlsson, dando muestras de un depurado estilo de conducción, guió el ágil Saab pudiendo mantener una mínima ventaja. que le permitió adjudicarse el triunfo sobre Toivonen por diferencia de 20 puntos. (2294 para Carsson y 3014 para el piloto del DS19s).

La industria británica alcanzó el tercer puesto. Un Morris Mini Cooper, piloteado por el finlandés Aaltonen, escoltó al Citroën. Dos Citroën ocuparon la cuarta y quinta colocación en manos del belga Bianchi y el francés Neyret. Hopkirk con Morris Mini Cooper fue el sexto. El ganador de nuestro Gran Premio Standard 1960, Gunnar Anderson, fiel defensor de Volvo, ocupó la novena colocación

La Copa de Damas fue ganada por Ewi Rosqvist-Ursula Wirth (¿las conocen, no?). De esta manera Carlsson igualó la hazaña del francés Vasselle quien ganó la misma prueba consecutivamente en los años 1932 y 1933.

La fábrica Citroën clasificó cinco coches entre los diez primeros puestos, paralelamente Toivonen (segundo en la general) ganó su categoría. Los DS19s mencionados estuvieron equipados con caja de velocidades automáticas. La B.M.C. pudo clasificar sus pequeños Mini-Cooper brillantemente: cinco sobre cinco que largaron, y entre ellos un 3º y un 6º en la general.

Para Suecia un hermoso triunfo: un hombre, Carlsson; una máquina, Saab; dos mujeres, Rosqvist-Wirth. *

https://argentoteca.blogspot.com

Nómina completa de carreras en nuestro país, aprobadas por la Comisión Deportiva Automovilística y con puntos para campeonatos nacionales.

CALENDARIO DEPORTIVO 1963 PARA LA REPUBLICA ARGENTINA

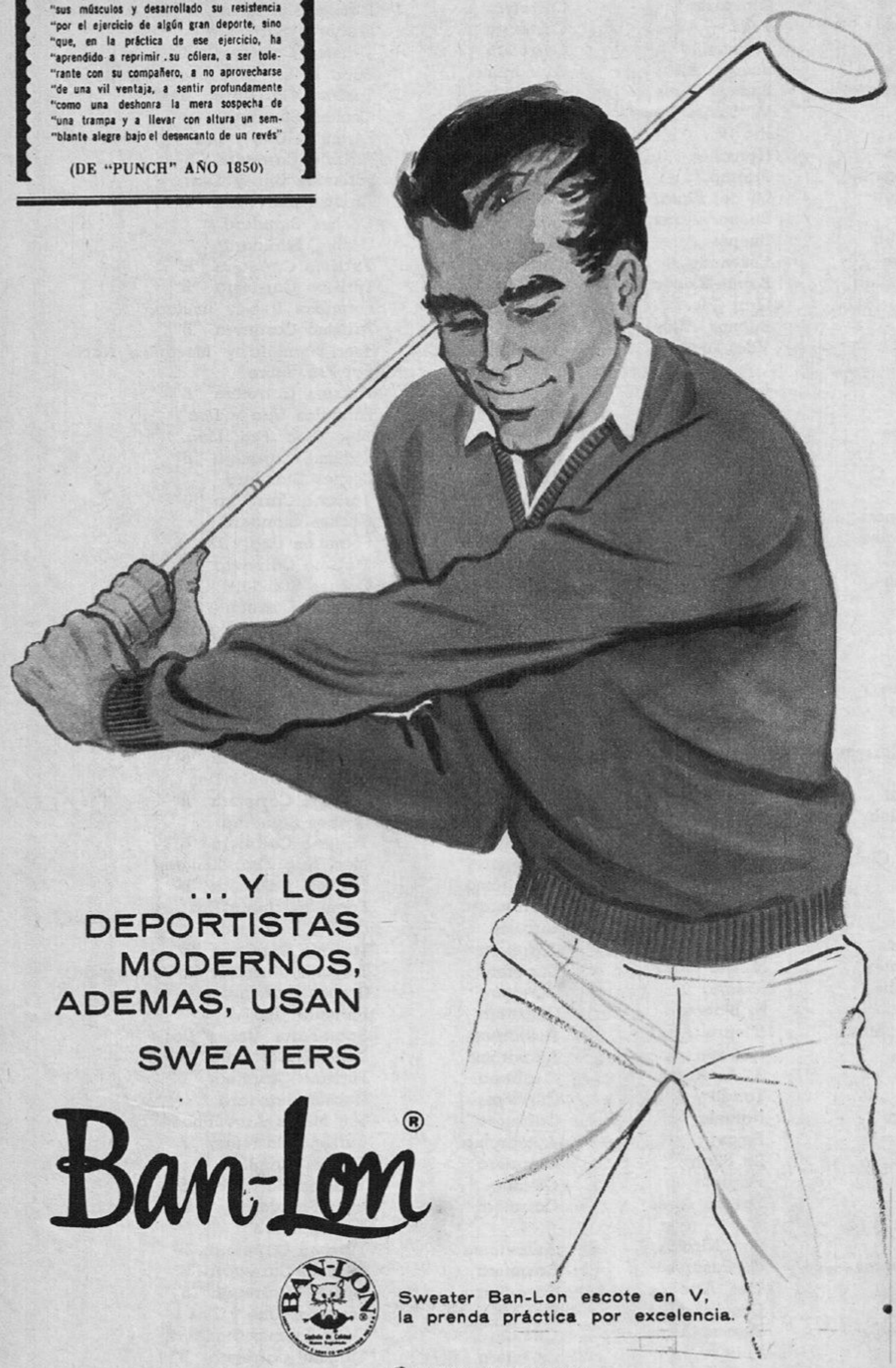
Marzo 3	Automóvil Club Mendoza	Mendoza	Autódromo	Fórmula Uno y Standard
Marzo 3	Automóvil M. C. Olavarría	Olavarría	Carretera	Turismo Carretera "B"
Marzo 11 al 17	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Carretera	Rallye a Bariloche
Marzo 17	Tiro Federal Argentino	Pergamino	Carretera	Turismo Carretera "B"
Marzo 17	Asoc. Arg. Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport F. L. - Mec. Nac. For. 1 y 2
Marzo 24	Asoc. Corred. Turis. Carretera	Buenos Aires	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Marzo 24	Córdoba Moto Club	V. Carlos Paz	Carretera	Coches Standard
Marzo 31	Automóvil Club Río IV	Río IV	Autódromo	Fórmulas Uno y Dos
Marzo 31	Necochea Automóvil Club	Necochea	Carretera	Turismo Carretera "B"
Abril 7	Club Volantes Entrerrianos	Paraná	Circ. Parque	Fórmulas Uno y Dos
Abril 7	Mar del Plata Autom. Club	M. del Plata	Circ. Parque	Turismo Carretera "B"
Abril 7	Buenos Aires Moto Club	Buenos Aires	Autódromo	Coches Standard
Abril 12 - 13 - 14	Vicente López Autom. Club	Buenos Aires	Carretera	Coches Standard
Abril 21	Club Alumni Ensenadense	Ensenada	Circuito	Turismo Carretera "B"
Abril 21	Bahía Blanca Automóvil Club	Bahía Blanca	Carretera	Turismo Carretera "B"
Abril 28	Pico Foot Ball Club	Gral. Pico	Autódromo	Fórmulas Uno y limitada
Abril 28	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Carretera	Turismo Carretera "B"
Mayo 12	Club A. Jorge Newbery	Vdo. Tuerto	Autódromo	Sport-Standard y Mecánica Nacional Fza. Libre
Mayo 12	Marcos Juárez Motor Club	M. Juárez	Carretera	Turismo Carretera "B"
Mayo 19	Club Quilmes	Tres Arroyos	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Mayo 19	Asoc. Deport. Automotores	Tucumán	Carretera	Mec. Nac. Fza. Ltda.
Mayo 25	Automóvil Club Mendoza	Mendoza	Circuito	Turismo Carretera "B"
Mayo 26	Bahía Blanca Automóvil C.	Bahía Blanca	Autódromo	Coches Stándard
Junio 2	Club Social Argentino	Arrecifes	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Junio 9	Asoc. Arg. Automóvil. Sport	Buenos Aires	Carretera	Coches Standard
Junio 9	Autom. Midget C. Sunchales	Sunchales	Autódromo	Fórmulas Uno y Dos
Junio 16	A.M.C. "Ricardo Risatti"	Laboulaye	Circuito	Turismo Carretera "B"
Junio 16	Mercedes Automóvil Club	Lobos	Carretera	Coches Standard
Junio 23	C. Volantes Entrerrianos	Paraná	Carretera	Turismo Carretera "B"
Junio 23	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport F. L. Standard y Mec. Nacional Fza. Libre
Junio 30	Automóvil Club Santa Fe	Santa Fe	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Julio 7	Asoc. Cordobesa Volantes	Córdoba	Carretera	Turismo Carretera "B"
Julio 7	Club Regularidad Interior	Rosario	Carretera	Coches Standard
Julio 7	Concepción Auto Club	Concepción	Circuito	Form. Uno y Fza. Ltda.
Julio 14	Asoc. Corred. Turismo Carretera	Buenos Aires	Carretera	Turismo Carretera "B"
Julio 14	Córdoba Moto Club	Córdoba	Autódromo	Fórmulas Uno y Dos
Julio 21	Club Regularidad Interior	Rosario	Circuito	Turismo Carretera "B"
Julio 21	Vicente López Autom. Club	Buenos Aires	Carretera	Coches Standard
Julio 28	Córdoba Moto Club	Córdoba	Circuito	Turismo Carretera "B"
Julio 28	Bahía Blanca Automóvil Club	B. Blanca	Carretera	Mec. Nac. Fza. Limitada
Agosto 4	Automoto Club Junín	Junín	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Agosto 4	Esperanza Motor Club	Esperanza	Carretera	Fórmulas Uno y Dos
Agosto 4	Club Social Argentino	Arrecifes	Circuito	Coches Standard
Agosto 11	Automoto Club Chacabuco	Chacabuco	Carretera	Turismo Carretera "B"
Agosto 18	Asoc. Marplatense Volantes	M. del Plata	Carretera	Turismo Carretera "B" no ganad.
Agosto 18	Asociación de Automovilis.	Rosario	Carretera	Coches Standard
Agosto 18	Bahía Blanca Autom. Club	B. Blanca	Carretera	Fórmula Uno
Agosto 25	Asoc. Arg. Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport-Fórm. Uno y Dos
Agosto 25	Hughes Fott Ball Club	Hughes	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Septiembre 1	S. A. Areco Automov. Club	S. A. Areco	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 1	Tandil Auto Club	Tandil	Carretera	Coches Standard
Septiembre 8	Club Atlético de Rafaela	Rafaela	Carretera	500 Millas Argentinas - Fórm. Uno
Septiembre 8	Automóvil Club Rojas	Rojas	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Septiembre 15	Club Platense Automov.	La Plata	Carretera	Coches Standard
Septiembre 15	Automóvil Club Pehuajó	Pehuajó	Circuito	Turismo Carretera "B"
Septiembre 22	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Carretera	Sport-Standard y Mec. Nacional Fuerza Libre
Septiembre 22	Automóvil C. S. Nicolás	San Nicolás	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Septiembre 28-29	Autom. Club Carlos Casares	C. Casares	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 6	Club Quilmes	Tres Arroyos	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 6	Auto Club Concordia	Concordia	Carretera	Fórmulas Uno y Dos
Octubre 10 al 20	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Circuito	Gran Premio Standard
Octubre 13	Automoto Club Rufino	Rufino	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 19 y 20	9 de Julio Automóvil Club	9 de Julio	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 20	Asociación de Automovilist.	Rosario	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Octubre 20	Asoc. Arg. Autom. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Coches Sport
Octubre 27	Tandil Auto Club	Tandil	Carretera	Turismo Carretera "B"
Noviembre 3	Mercedes Automóvil Club	Mercedes	Carretera	Turismo Carretera "B"
Noviembre 3	Automóvil Club Río IV	Río IV	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Noviembre 3	Córdoba Moto Club	Córdoba	Carretera	Coches Standard
Noviembre 10	Club Compañía General	Salto	Carretera	Turismo Carretera "B"
Nov. 21 al 1/12	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Carretera	Gran Premio Argentino de Carretera Fórmula "B"
Noviembre 24	Asoc. Arg. Autom. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport-Fórm. Uno y Dos
Diciembre 8	Bahía Blanca Autom. Club	B. Blanca	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Diciembre 8	Mar del Plata Autom. Club	M. del Plata	Carretera	Coches Standard
Diciembre 15	Avellaneda Autom. Club	Avellaneda	Carretera	Turismo Carretera "B"
Diciembre 22	Asoc. Arg. Autom. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Coches Sport

https://argentoteca.blogspot.com

SPORTSMAN

"es aquél que no solamente ha vigorizado "sus músculos y desarrollado su resistencia "por el ejercicio de algún gran deporte, sino "que, en la práctica de ese ejercicio, ha "aprendido a reprimir su cólera, a ser tole- "rante con su compañero, a no aprovecharse "de una vil ventaja, a sentir profundamente "como una deshonra la mera sospecha de "una trampa y a llevar con altura un sem- "blante alegre bajo el desencanto de un revés"

(DE "PUNCH" AÑO 1850)



... Y LOS DEPORTISTAS MODERNOS, ADEMAS, USAN SWEATERS

Ban-Lon®

Sweater Ban-Lon escote en V, la prenda práctica por excelencia.

®MARCA REGISTRADA
Ban-Lon es marca registrada que identifica prendas, telas y artículos fabricados de acuerdo a especificaciones y standards de calidad prescriptos y controlados por Joseph Bancroft & Sons Co. de EE.UU. y supervisados en nuestro país por
BANCROFT - BRILLOTEX ARGENTINA S.A.C. e I. (en formación)
Esmeralda 337 - T. E. 46-0626 - Bs. As.

Unicamente esta etiqueta amarilla numerada garantiza CONTRALOR DE CALIDAD Y CERTIFICA PERFECCION. Exíjala siempre con cada artículo **Ban-Lon.**

CAMPEONATOS MUNDIALES AÑO 1963

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES Y COPA DE CONSTRUCTORES

Coches Fórmula 1 — Hasta 1500 cc.

Mayo 26 — Gran Premio de Mónaco - Monte Carlo.
Junio 9 — G.P. de Bélgica - Spa.
Junio 23 — G.P. de Holanda - Zandvoort.
Junio 30 — G.P. de Francia - Reims.
Julio 20 — G.P. de Gran Bretaña - Silverstone.
Agosto 4 — G.P. de Alemania - Nürburgring.
Agosto 8 — G. P. de Italia - Monza.
Octubre 6 — G.P. de los Estados Unidos - Watkins Glen.
Diciembre 28 — G.P. de Sudáfrica - East London.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

I) Prototipos — Sin limitación de cilindrada.

Marzo 23 — Doce Horas de Sebring.
Abril 15 — Seis Horas de Monza.
Mayo 5 — Targa Florio.
Mayo 19 — Mil Kilómetros de Nürburgring.
Junio 16 — 24 Horas de Le Mans.

GRAN TURISMO

Hasta 3000 cc. de cilindrada.

II) Tres subcategorías: a) Hasta 1000 cc. - b) Hasta 2000 cc. - c) Hasta 3000 cc.

Febrero 17 — Daytona - EE.UU.
Marzo 23 — Doce Horas de Sebring - EE.UU.
Abril 15 — Seis Horas de Monza - Italia.
Mayo 1º — Lago de Garda - Italia.
Mayo 5 — Targa Florio - Italia.
Mayo 12 — Spa - Francorchamps - Bélgica.
Mayo 19 — Mil Kilómetros de Nürburgring - Alemania.
Junio 6 — Copa de la Consuma - Italia.
Junio 9 — Montaña de Rossfeld - Alemania.
Junio 16 — 24 Horas de Le Mans.
Junio 30 — Lotería de Monza - Italia.
Julio 7 — Copa de Auvergne - Francia.
Agosto 11 — Montaña de Fribourg - Alemania.
Agosto 18 — Copa de Etna - Italia.
Agosto 24 — Tourist Trophy - Inglaterra.
Agosto 25 — Gran Premio de la Montaña - Suiza.
Septiembre 1º — 500 Kilómetros de Nürburgring - Alemania.
Septiembre 8 — Copa Inter - Europa - Monza - Italia.
Septiembre 15 — Bridgehampton - EE. UU.
Octubre 10 — Hockenheim - Alemania.
Octubre 26 — 1000 Kilómetros de París.

CAMPEONATO EUROPEO DE MONTAÑA

Coches Sport

Junio 9 — Montaña de Rossfeld - Alemania.
Junio 23 — Mont - Ventoux - Francia.
Julio 14 — Trento - Bordone - Italia.
Julio 28 — Cessana - Sestriere - Italia.
Agosto 11 — Montaña de Fribourg - Alemania.
Agosto 25 — Gran Premio de la Montaña - Suiza.
Septiembre 8 — Gran Premio de la Montaña - Austria.

https://argentoteca.blogspot.com

transmisiones de AUTOMOVILISMO

TURISMO CARRETERA

STANDARD

MECANICA NACIONAL

SPORT

lunes a viernes 21 Hs DIARIO ORAL

el automovilismo tiene su relator.

ANDRES ROUCO.

relatos desde el avión

JOSE A. CALABRESE.

ERNESTO VIETA.

ANSELMO LAMARQUE.

ISIDRO GONZALEZ LONGHI.

RADIO Rivadavia

SERIEDAD Y VERACIDAD EN LOS RELATOS Y COMENTARIOS.

CARBURANDO en DEPORTES

CANGALLO 1409

Tel. 45 - 1042 y 2708

Otálora

https://argentoteca.blogspot.com

lea en el próximo número de

PARABRISAS

ROAD TEST
Citroen 2CV

TURISMO
Tucumán, entre bosques y montañas. Con mapa desplegable y hoja de ruta del tramo tucumano de la ruta 9 y de todos los circuitos turísticos de la provincia

AQUI ESTA LA PICK-UP ARGENTA 1963

PRESENTACION DE AUTOS EXTRANJEROS
Modelos Opel - Chrysler, Dodge y Plymouth

MANUALES
Renault 4 CV

DEPORTES Y ADEMAS:
Viajando en dos ruedas - Minutos para la muerte
Economía del Automóvil -

PLANILLAS DE PRECIOS DE AUTOS USADOS

PARABRISAS

aparece el 16 de mayo

SECRETEANDO

MR. BARNES: Nuestro visitante norteamericano hizo angustiosas declaraciones cuando pisó nuevamente su tierra natal: "Hablan mal de los taximetreros de París, pero son niños de pecho comparados con los de Buenos Aires...; no sólo no respetan los semáforos, sino que simplemente no respetan nada..., si están de mal humor, cruzan con luz roja, si no, con luz verde. Necesitan 600 semáforos, pero de los pocos que tienen, la mitad no anda por falta de luz..." Otro problema; tres días de cama al llegar por abrupto cambio de clima...

EN TODAS PARTES: En una revista inglesa hay una sección parecida a ésta. El comentarista que lleva la sección pregunta con angustiado tono: "¿Qué usarán los mecánicos para limpiarse las manos cuando se les acaben los volantes?..."

ROAD TEST: Nuestro equipo técnico está preparando la programación de una nueva serie de Road Test, más completa que la que se realiza hasta ahora, con datos adicionales y más elementos expresados en forma gráfica o numérica. Próximamente brindaremos más información sobre este nuevo servicio de PARABRISAS.

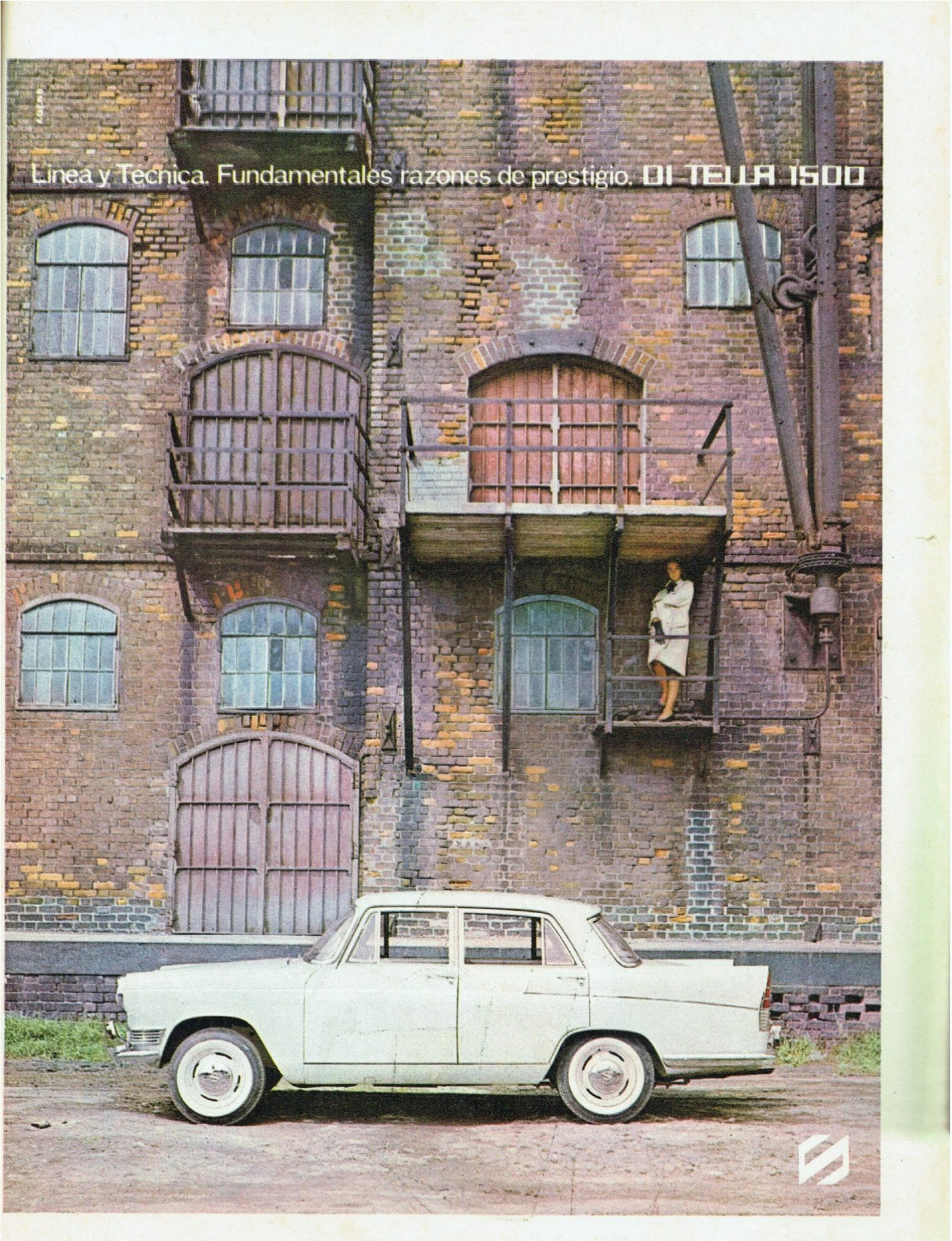
LOTUS-FORD: La empresa madre del grupo internacional Ford está paulatinamente dejando sin efecto la total suspensión de actividades deportivas que se había impuesto hace algunos años la AMA (American Manufacturers' Association). En ese sentido, recientemente presentaron el Mustang, un prototipo de pequeño coche deportivo equipado con una versión modificada del motor Taunus 12M de cuatro cilindros en V (ex Cardinal). Evidentemente, también han impartido directivas a sus filiales; es así que la Ford de Dagenham, Inglaterra, estableció un acuerdo de colaboración con la firma Lotus, cuyo primer resultado práctico es un hermoso automóvil llamado Lotus-Ford Cortina. Básicamente es un Ford Cortina, pero equipado con motor 1500 de cinco bancadas, llevado a 1558 cc. y provisto de una tapa de doble árbol de levas a la cabeza, fabricado por Lotus. Con cuatro marchas sincronizadas, frenos de disco adelante, 105 HP y una velocidad máxima estimada en 190 kilómetros por hora —todo envuelto en la inofensiva célula de un sedancito de turismo que, normalmente no debe superar los 130 kilómetros por hora— el Lotus-Ford Cortina se presta como para sorprender mucho a caballeros que *creían* que su propio automóvil andaba muy ligero...

EQUIPOS DEPORTIVOS: A nuestro juicio, existe una interesante posibilidad comercial para cualquier fabricante que se decida a experimentar y lanzar a la venta equipos para mejorar la performance de los automóviles nacionales. Las posibilidades son muy grandes; árboles de levas, carburadores, juntas, tapas de cilindros, relaciones piñón-corona, bomba de nafta, etc., son todos elementos que se prestan para mejorar rendimientos sin afectar sensiblemente la duración del automóvil. Lo que deberá tener en cuenta cualquier usuario de esta idea es que el coche que resulte, debe poder andar satisfactoriamente con la nafta especial de surtidor. Si no, es una hipoteca andante...

Hasta el mes que viene. *

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 668.667

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

ESPACIO PUBLICIDAD

memorables novedades

CualiCron

en 7 distintos tejidos de tycora®

Cualicron presenta memorables novedades esta temporada: siete nuevas texturas de Tycora, en infinitos colores, y en modelos que solucionan su guardarropa para toda hora!

LA GRAN NOVEDAD: **"dos piezas"** - compuestos de falda y chaqueta -, y **vestidos** en distintos modelos y tejidos!

Y las creaciones CUALICRON

PLUSCH!

DE TYCORA,
suaves y abrigaditas.

Tycora es MR por Textured Yarn Co. Inc.

nuevo dos piezas Cualicron de Tycora

nuevo vestido Cualicron de Tycora

nuevo conjunto Cualicron de Tycora

Además, como siempre, la clásica línea CUALICRON DE TYCORA para toda la familia!

Distribuidores:
LOPEZ, GOYA & CIA.
Alsina 1269/81
T. E. 37-0022

https://argentoteca.blogspot.com